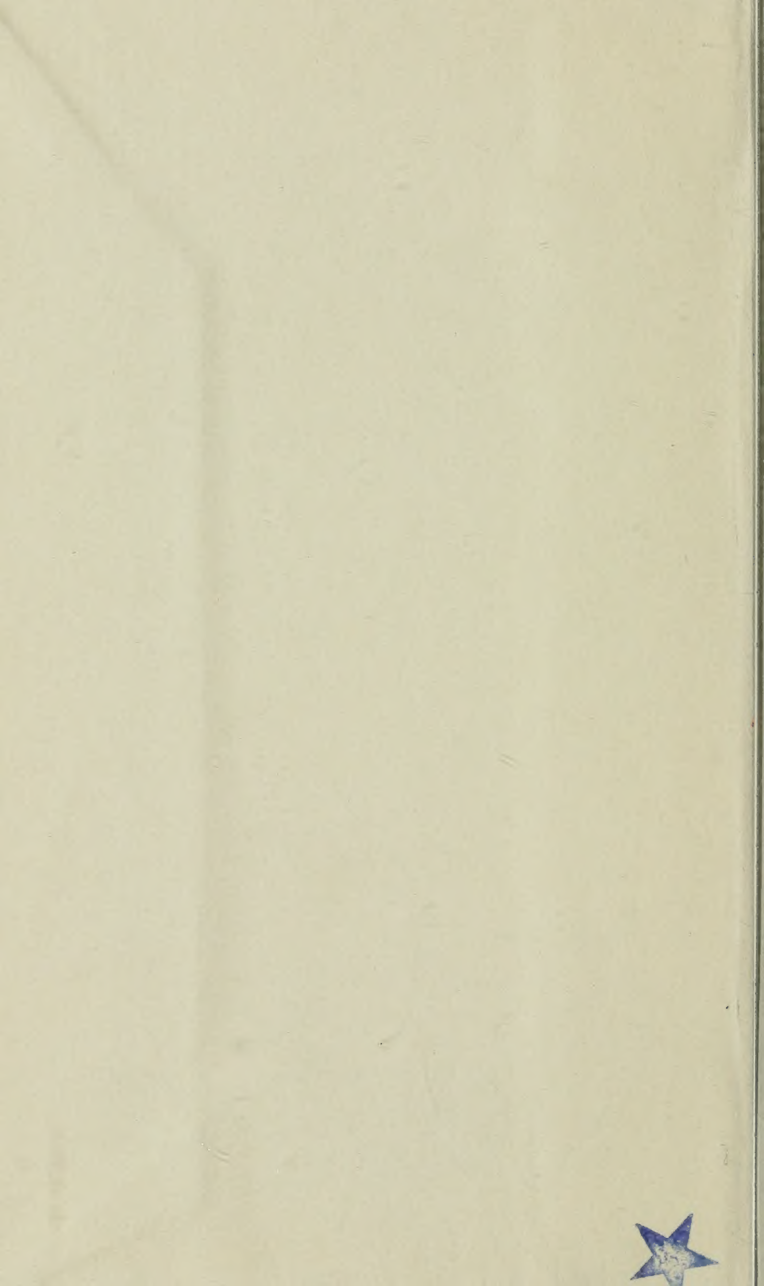

U d'/of OTTAWA
39003004522826



HISTOIRE ÉCONOMIQUE

depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours

A LA MÊME LIBRAIRIE

DU MÊME AUTEUR

Michel le Tellier et l'organisation de l'Armée monarchique. 1906. 1 vol. grand in-8 . . . . 14 fr.

(*Ouvrage couronné par l'Académie des Sciences morales et politiques.*)

Claude le Pelletier (*Deux mémoires historiques de*) *publiés avec une introduction et des notes.* 1906. 1 vol. gr. in-8. 3 fr. 50

Les États chrétiens des Balkans. *Histoire politique intérieure.* 1 vol. in-16 . . . . 3 fr. 50

845-19. — Coulommiers. Imp. Paul BRODARD. — P1-20.

HISTOIRE ÉCONOMIQUE

depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours

PAR

LOUIS ANDRÉ

Docteur ès lettres
Professeur agrégé d'histoire et de géographie au lycée Louis-le-Grand.

DEUXIÈME ÉDITION REVUE
ET MISE ENTIÈREMENT A JOUR

PARIS
LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN
108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, VIe

1920

INTRODUCTION

Le plan, d'après lequel ce livre a été fait, pourra de prime abord paraître peu logique. On remarquera sans peine, en effet, que l'histoire économique de l'antiquité et du moyen âge est très réduite et que celle des temps modernes et contemporains est, au contraire, longuement exposée : on remarquera aussi une disproportion analogue entre les chapitres qui traitent de la France et ceux qui sont consacrés aux autres pays.

Ces modifications apportées à la conception traditionnelle de l'histoire économique ont été fermement voulues. Car cet ouvrage ne s'adresse qu'à des jeunes gens qui, plus tard, seront des agriculteurs, des industriels, des commerçants ou des ouvriers.

Il leur est nécessaire sans doute de connaître les phases principales qui ont caractérisé la vie des différents peuples, de façon à savoir comment s'est développée la civilisation générale. Mais il est absolument inutile pour eux d'apprendre le nombre exact des colonies phéniciennes et grecques ou celui des arbres fruitiers qui furent introduits en Europe par les Arabes et à l'époque des Croisades. Tout cela ne peut

et ne doit avoir pour eux qu'un intérêt historique et, en somme, tout à fait secondaire. Ils seront excusables s'ils ignorent le périple d'Hannon ; ils ne le seraient pas s'ils ne pouvaient pas expliquer les variations économiques de l'Angleterre et, par suite, sa prospérité, ou donner les raisons pour lesquelles les États-Unis et l'Allemagne, par exemple, comptent à notre époque parmi les premières puissances du monde.

D'autre part, ce qui doit les intéresser avant tout, n'est-ce pas l'histoire de leur patrie? De même qu'ils peuvent citer les noms des multiples batailles livrées par la France pendant le cours de sa déjà longue existence, et qu'ils sont enorgueillis par le souvenir glorieux de Marignan, de Rocroy, de Marengo et de tant de brillants combats, de même ne doivent-ils pas être fiers des efforts faits par Sully, Colbert, Napoléon Ier et tant d'autres pour placer leur pays au premier rang et tâcher de lui réserver la suprématie économique? Cette histoire du passé sera donc pour eux un enseignement utile : peut-être aussi leur fournira-t-elle des indications pratiques, dont ils pourront se servir pour que la France ne reste pas en arrière et ne se laisse pas devancer au moment où la concurrence entre nations, autrefois modérée, devient acharnée, sans ménagements et presque sans pitié.

HISTOIRE ÉCONOMIQUE
DEPUIS L'ANTIQUITÉ
JUSQU'A NOS JOURS

CHAPITRE I

LA MARCHE DE L'ORIENT VERS L'OCCIDENT, DEPUIS LES TEMPS PRIMITIFS JUSQU'AU MOYEN AGE

Dans son livre, *l'Esprit des Lois*, Montesquieu a écrit : « L'histoire du commerce est l'histoire de la communication des peuples ». Elle doit avant tout tenir compte de plusieurs faits importants qui, à diverses reprises, ont déterminé et réglé les relations économiques entre les divers pays. Ainsi, le commerce a été tout d'abord actif et concentré sur la Méditerranée, qui est restée presque l'unique route commerciale jusqu'au début des temps modernes. Puis, les découvertes maritimes des Espagnols et des Portugais, à la fin du XVe siècle, ont détourné les marchands vers l'océan Atlantique. Enfin, en 1869, grâce au percement de l'isthme de Suez, la Méditerranée a repris son activité d'autrefois, en grande partie tout au moins.

Depuis l'antiquité jusqu'au moyen âge, dans les régions méditerranéennes, le commerce a été constamment en rapports étroits avec les événements et les commotions politiques. Il commence dans la partie orientale et s'y installe, non sans suivre les vicissitudes auxquelles sont soumis successivement les Egyptiens, les Assyriens, les

Phéniciens, etc. Ensuite, il s'avance progressivement vers l'ouest à mesure que dominent la Grèce, Carthage, Rome, les Arabes.

Beaucoup de ces peuples ont eu en réalité un développement économique incomplet, dont l'étude n'a guère plus pour nous qu'un intérêt rétrospectif; il suffira donc d'en faire une revue rapide et succincte.

Les Égyptiens. — Établis dans l'étroite vallée du Nil, sous un ciel clément, n'ayant aucune difficulté pour se nourrir grâce aux inondations périodiques et fécondes du grand fleuve africain, les Égyptiens eurent peu de besoins. Ils se contentaient de cultiver la terre pour récolter du blé, du millet, des fèves, des olives, et d'élever le bœuf et le mouton. Les ouvriers exploitaient les mines de cuivre du mont Sinaï, le granit et le porphyre de la chaîne arabique. Ils tissaient la laine et le lin. Ils excellaient surtout dans l'art de la verrerie et dans la fabrication des bijoux : c'était là leur véritable luxe.

Se trouvant heureux dans leur pays, les Égyptiens ne songèrent pas à en sortir. Ils avaient, du reste, horreur de la mer et des voyages. Quelques grosses barques, ayant 22 mètres de longueur, naviguaient seulement sur la mer Rouge et rapportaient d'Arabie les aromates et les parfums. Mais la principale voie commerciale fut le Nil, que les Égyptiens remontèrent fort loin; ils allaient chercher, au milieu des tribus africaines, le bois, la gomme, la poudre d'or, l'encens, etc.

Pendant longtemps, ils se montrèrent hostiles aux influences étrangères et gardèrent jalousement contre elles leur pays. Ils finirent pourtant par permettre aux Phéniciens, puis aux Grecs, de s'installer dans les ports de l'embouchure du Nil et d'y fonder des quartiers spéciaux; Péluse, Canope, plus tard Alexandrie, durent leur fortune aux étrangers et non aux Égyptiens.

Les Assyriens et les Chaldéens. — Tandis que les Chaldéens ont été pacifiques, les Assyriens ont été des guerriers. Mais ils ont réuni sous leur domination la double vallée du Tigre et de l'Euphrate et, à la suite de leurs conquêtes, ils ont concentré les richesses des peuples vaincus dans Babylone et Ninive. Ces deux villes ont été des cités de luxe et de plaisir, conditions très favorables au développement de l'industrie et du commerce.

Les Chaldéo-Assyriens furent en effet d'excellents brodeurs : leurs étoffes étaient recherchées sur tous les marchés du monde ancien. Ils ciselaient avec habileté les armes, les bijoux, etc. Leurs procédés de travail se sont perpétués jusqu'à nos jours; on les retrouve encore aujourd'hui en observant les faïences persanes, les armes de Damas, les broderies et les tapis d'Orient. La nécessité enfin força les les Chaldéo-Assyriens à devenir des céramistes; comme la Chaldée était dépourvue de pierres, ils élevèrent des constructions en briques.

Ils ne s'enfermèrent pas, comme les Égyptiens, dans leur pays; ils allèrent au loin. Les marchands achetaient en Arménie des bois précieux et du fer, en Phénicie de la pourpre, en Égypte des verreries, aux Indes même des tissus. Ils avaient des flottes véritables sur le Tigre et sur l'Euphrate et ils s'aventuraient sur le golfe Persique le long des côtes. Par terre, il existait un réseau de routes que suivaient les caravanes et qui, de Babylone, menaient, soit vers l'Asie centrale à travers le plateau de l'Iran, soit vers la Méditerranée.

Les Perses et les Mèdes. — Les Perses et les Mèdes, nés uniquement pour faire la guerre, n'ont pas eu le temps de se préoccuper du commerce. Le nom d'un de leurs Grands Rois, Darius, doit seulement retenir l'attention. Darius, en effet, a fait construire dans son vaste empire de grandes routes, au bord desquelles étaient disposés des relais, des hôtelleries et des bazars qui ont été l'origine de villes aujourd'hui prospères. Il a surtout facilité les échanges en instituant une monnaie royale; ces pièces d'or pur sont désignées sous le nom de *dariques*.

Les Hébreux. — Les Hébreux n'ont été vraiment des commerçants que pendant une courte période de leur histoire, celle de Salomon. Ce roi fit preuve d'originalité dans l'organisation du commerce. La Judée, son royaume, était la route naturelle et obligatoire pour passer du bassin de l'Euphrate dans celui du Nil : les caravanes qui empruntaient cette voie payaient un droit de passage. Salomon changea de système; il fit ce que font encore aujourd'hui des sultans arabes ou nègres. Moyennant le paiement de droits élevés, il assura lui-même le transport de certaines marchandises, le lin d'Égypte, les chars, les chevaux. De plus, comme son pays touchait à la mer Rouge, il entretint

avec l'Arabie des relations suivies : il fit construire une flotte qui allait chercher dans le pays merveilleux d'Ophir l'or, les pierreries, les aromates, les animaux rares. La légende, d'après laquelle la reine de Saba vint lui rendre visite, est une preuve des rapports qui existaient entre l'Arabie et la Judée.

Mais, après lui, son empire se disloqua; les Hébreux s'affaiblirent par les guerres civiles, qui furent néfastes au commerce.

Les Phéniciens. — Parmi les peuples de l'Orient, les Phéniciens sont une exception. Bien qu'ils aient occupé un territoire d'une étendue fort restreinte, entre les montagnes du Liban et la Méditerranée, ils ont joué un très grand rôle. Obligés par la nature même à se tourner vers la mer, ils furent des marins et des commerçants, des intermédiaires actifs entre toutes les populations alors connues, les premiers *rouliers des mers*.

Leurs principales villes furent Sidon et Tyr : elles se partagèrent la tâche. Les Sidoniens eurent comme domaine commercial la Méditerranée orientale, les îles de la mer Égée et pénétrèrent jusqu'à la région redoutée, parce qu'elle était inconnue, du Caucase. Les Tyriens poussèrent au contraire vers l'ouest. Ils commercèrent avec l'Italie et les îles de la Méditerranée occidentale, prirent pied en Afrique où ils créèrent des comptoirs dont le principal fut celui de Carthage, et de là arrivèrent aux colonnes d'Hercule (détroit de Gibraltar) où ils fondèrent Gadès (Cadix). Ils n'hésitèrent pas à s'aventurer sur l'océan Atlantique; en longeant le littoral, ils parvinrent au sud jusqu'au Sénégal; au nord, ils visitèrent les côtes de la Gaule et de la Bretagne et surtout achetèrent l'étain des îles Cassitérides (Sorlingues).

Partout où ils passaient, les Phéniciens s'arrêtaient : mais leurs installations différaient suivant les circonstances. Tantôt, comme l'ont fait les Européens en Chine, ils se faisaient accorder par le roi du pays des *concessions* et ils construisaient là des docks et des quartiers spéciaux. Tantôt, le plus souvent dans les pays barbares, ils fondaient des *comptoirs temporaires*, c'est-à-dire des magasins, des ateliers, des entrepôts et un temple; dans ces endroits se tenaient de véritables foires; puis, les Phéniciens, lorsque les transactions étaient terminées, partaient pour revenir plus tard. Tantôt

enfin, dans les pays riches et prospères, ils organisaient de véritables *colonies permanentes* ; ainsi firent-ils à Chypre, Rhodes, dans le nord de l'Afrique, dans le sud de l'Espagne. Ils savaient adapter aux circonstances leur manière d'agir.

Leur commerce fut donc considérable parce qu'il était à la fois un commerce de mer et de terre. On trouvait des Phéniciens dans toutes les villes de l'Asie occidentale ; ils y vendaient non seulement tous les produits qu'ils fabriquaient eux-mêmes, mais aussi ceux que les caravanes leur apportaient de leur pays d'origine. Ils furent en relations avec de très nombreuses régions, l'Arabie, l'Inde, l'Assyrie, le Caucase, l'Afrique du nord, la Grèce, l'Espagne, etc. Parmi les multiples objets d'échange, il semble qu'ils se soient attachés à trois principaux :

1° *Les esclaves* : ils allaient acheter les nègres en Ethiopie, les blancs en Grèce et au Caucase. Quand ils ne pouvaient pas les avoir moyennant de l'argent, ils les enlevaient de vive force ; car ils n'hésitaient pas, pour avoir du bénéfice, à se faire pirates. Ils ont été ainsi les fournisseurs de tous les palais royaux et seigneuriaux de l'Égypte et de l'Asie occidentale.

2° *L'étain* : c'était alors un métal précieux qui entrait dans la composition du bronze.

3° *La pourpre* : liquide rougeâtre contenu dans un coquillage, le murex ; ils s'en servaient pour teindre les étoffes.

Pour que ce commerce fût si actif, il fallait en effet qu'il fût alimenté par une industrie puissante. Les Tyriens comprirent qu'ils devaient multiplier la production industrielle : ils renoncèrent aux petits ateliers et furent les créateurs de l'usine. De leurs vastes établissements sortirent de nombreuses spécialités, des verres colorés, des vases, des bijoux, des images des dieux, des étoffes de pourpre, dont ils inondèrent tous les centres alors connus. Ils ne visaient pas à faire des œuvres d'art, mais à faire beaucoup et à bon marché : leurs produits sont caractérisés par une banalité semblable à celle qu'ont aujourd'hui les « articles de bazar ».

Les Phéniciens ont donc été un peuple *mercantile et utilitaire*. Ils n'ont pas eu d'idéal ; ils ont vécu pour faire fortune. Aussi, désireux d'éviter toute concurrence, tenaient-ils leurs itinéraires secrets et, raconte-t-on, un pilote phénicien préférait échouer son bateau sur le

rivage plutôt que de laisser découvrir la route qu'il devait suivre. Gagner de l'argent leur a suffi; il ne faut pas oublier néanmoins qu'en multipliant les relations entre peuples ils ont facilité, malgré eux, la fusion des races et des civilisations.

Les Grecs. — Les Grecs ont été leurs élèves et ils ont surpassé leurs maîtres. Eux aussi sont devenus des *marins* et des *commerçants* grâce à la mer qui pénètre profondément dans leur pays et y forme une foule de baies et de golfes. Alors que, chez eux, ils ne réussissaient pas, à cause de leurs divisions perpétuelles à fonder un état grec, ils ont pu, par le commerce, créer un monde grec qui comprit presque tout le bassin méditerranéen.

Deux grandes villes ont contribué, en particulier, à cette formation, *Corinthe* et *Athènes*. Corinthe fut la première : avantageusement située sur un isthme très étroit, elle possédait deux ports, situés l'un à l'est, l'autre à l'ouest, et réunis par une route sur laquelle on pouvait faire rouler les bateaux. Elle avait une industrie active; teinturerie, céramique, fabrication d'objets en bronze, préparation des essences, tout cela suffisait pour la rendre prospère. Elle établit des comptoirs, des succursales, un peu partout, à l'ouest dans les îles Ioniennes, au nord-est sur les bords du Bosphore. Elle fut éclipsée par Athènes, dont la situation géographique était aussi heureuse que la sienne. De plus, à Athènes, diverses lois de Solon favorisèrent le commerce : l'oisiveté était considérée comme un délit et l'Athénien, qui n'exerçait aucune profession, était puni : les étrangers étaient admis dans la ville à condition qu'ils eussent un métier honorable et obtenaient le titre envié de citoyens s'ils introduisaient dans le pays une industrie encore inconnue. Athènes atteignit son apogée après les Guerres Médiques avec ses trois ports du Pirée, de Zéa et de Phalère. Elle devint un grand *emporium*, le marché central des produits du monde entier. Directrice d'une ligue maritime, elle se développa d'une façon merveilleuse grâce à ses multiples colonies.

Les Grecs, en effet, débordèrent de tous côtés hors de leur pays. Ils colonisèrent en tout temps; mais la colonisation prit de grandes proportions aux deux époques suivantes :

1° Au XIIe siècle avant notre ère, à la suite de mouve-

ments de peuples provoqués par des invasions venues du nord. Les Grecs se dirigèrent alors presque uniformément vers l'est. Trois races prirent part à cette émigration en Asie Mineure. Les Éoliens s'établirent dans les îles et sur les côtes au nord et fondèrent une confédération de douze cités dont les principales furent Mitylène et Smyrne. Les Ioniens occupèrent le centre avec Phocée, Éphèse et Milet. Les Doriens s'installèrent au sud, à Rhodes et Halicarnasse.

2° Aux VIIIe et VIIe siècles, le mouvement fut le résultat des guerres civiles qui sévissaient à l'intérieur de chaque cité; les vaincus, emportant une parcelle du feu sacré, s'expatriaient. Ils allèrent dans toutes les directions. Au sud, ils colonisèrent Chypre, l'Égypte et l'Afrique septentrionale ; au nord, ils s'arrêtèrent sur les côtes de Thrace et de la péninsule de Chalcidique; à l'ouest, ils fondèrent de nombreuses villes en Sicile, dans la Méditerranée occidentale, et surtout dans l'Italie méridionale qui prit le nom de *Grande-Grèce* (Crotone, Sybaris, Tarente).

Les colonies essaimèrent à leur tour. Pour ne signaler que quelques exemples remarquables, il suffit de dire que les Doriens créèrent Byzance, et les Ioniens de Phocée Marseille. Et celle-ci fut la mère patrie de Nice, Antibes, Agde, Port-Vendres.

La multitude de ces cités nouvelles, qui étaient pour la plupart des ports, fut cause du développement énorme du commerce des Grecs, qui ne pouvait se faire que par mer. Les colonies exploitaient des pays plus riches que la Grèce médiocre et envoyaient au dehors l'excédent de leur production. Les objets d'art de l'Orient, les vins et les tissus d'Asie, les blés de Thrace, les métaux et le bétail d'Italie, les poissons des îles, etc., tels furent les principaux objets d'échanges.

Les Grecs devinrent ainsi les rivaux des Phéniciens. Le commerce de la Méditerranée se partagea presque équitablement entre eux. La race grecque domina au nord, sur les côtes européennes; la race phénicienne-carthaginoise, au sud, sur les côtes africaines. Comme les Phéniciens, les Grecs répandirent leur civilisation dans le monde connu beaucoup plus par le commerce que par les armes.

Ils furent vaincus et soumis par les Romains. Mais

ceux-ci, avant d'acquérir une suprématie incontestée, rencontrèrent dans la Méditerranée occidentale des rivaux commerciaux contre lesquels ils durent lutter : les *Etrusques* et les *Carthaginois.*

Les Étrusques. — Les Etrusques, d'abord établis dans la vallée du Pô, puis fixés dans la Toscane actuelle, restent encore aujourd'hui un peuple mystérieux. Leur civilisation, qui fut très avancée, rappelle fort celle des Phéniciens. Ils furent des agriculteurs remarquables : grâce à des drainages bien entendus, ils surent mettre en valeur des plaines qui sont redevenues des marécages pestilentiels. Industriels, ils eurent des fonderies considérables dans lesquelles on traitait les minerais de fer de l'île d'Elbe et des ateliers au cap Télamon où l'on travaillait toutes sortes de métaux. Ils monopolisèrent le commerce de la Méditerranée septentrionale et étendirent leur action jusqu'à la Gaule, la Grande-Grèce et Carthage. Ils envoyaient dans ces régions des coupes, des miroirs, des lampes. Ils recevaient de l'Hellade des bijoux et en particulier des vases que leurs ouvriers se mirent à imiter sans scrupules; ils répandirent partout leurs poteries rouges et noires et leurs statues en terre cuite. Mais ils furent soumis et incorporés par Rome au IVe siècle.

Les Carthaginois. — Carthage était une colonie de Tyr, fondée vers l'an 800, dans une situation exceptionnelle, sur le détroit qui sépare le bassin méditerranéen en deux parties. Elles put ainsi enlever de bonne heure à Tyr sa suprématie commerciale dans la Méditerranée occidentale.

Les Carthaginois, en effet, couvrirent de leurs *comptoirs* l'Afrique du nord jusqu'au Maroc, la Sicile et l'Espagne où ils fondèrent Carthagène et Barcelone. Ce furent aussi de grands navigateurs qui franchirent le détroit de Gibraltar, arrivèrent au sud à la côte de Sierra-Leone et au nord jusqu'à la Grande-Bretagne. Par terre, ils eurent des relations, très obscures du reste, avec le centre de l'Afrique à travers le désert du Sahara. Ils exploitaient les mines de cuivre et de fer de Sardaigne et d'Espagne et en tiraient d'énormes revenus; Carthage était en outre le grand marché où se vendaient l'ivoire, la poudre d'or, les dattes.

Mais, si les Carthaginois eurent la puissance que donne

l'argent, ils n'eurent jamais la force morale et la force militaire. Comme les Phéniciens, leurs ancêtres, ils n'eurent qu'un souci, celui de s'enrichir. Lorsqu'ils se heurtèrent à Rome, ils ne purent résister; après trois guerres, Carthage fut définitivement vaincue et détruite.

Les Romains. — Rome était dans une situation bien choisie : elle pouvait disposer d'un fleuve suffisant, le Tibre, était peu éloignée de la mer et se trouvait au centre de l'Italie. Les efforts continus du peuple romain, tenace et pratique, améliorèrent encore cette situation. De grandes *voies militaires*, d'une solidité admirable, furent construites et servirent non seulement au transport rapide des troupes sur les points menacés, mais aux transactions commerciales. Ainsi, l'Italie fut sillonnée en tous sens par ces voies qui partaient de Rome : par exemple, la voie Appienne aboutissait à Capoue et de là à Tarente. Plus tard, sous l'Empire, lorsque la paix régna dans tout le bassin de la Méditerranée, ce réseau se développa dans les provinces, autour de grands centres. En Gaule, quatre voies partirent de Lyon; une autre franchissait les Alpes au col du Brenner et mettait en communication l'Italie et les pays de l'Europe septentrionale; le long de la Méditerranée se déroulait la voie Dominitienne qui, de Rome, gagnait Gadès (Cadix) en Espagne; en Orient, Antioche et Byzance furent les points où finissaient les routes qui servaient d'union entre les deux continents.

En outre, les Romains commencèrent à établir de grandes voies de navigation maritime. Les principales étaient celles d'Ostie à Carthage et de Bérénice sur la mer Rouge en Extrême-Orient.

Enfin les Romains continuèrent et achevèrent l'immense route de terre que l'on appelait la route des négociants grecs; elle menait d'Antioche jusqu'en Bactriane et était ensuite continuée par la route des négociants chinois qui se prolongeait jusqu'au cœur de la Chine.

Le commerce de tout l'empire convergeait vers Rome seule. Là chaque province apportait ses produits spéciaux. La Mauritanie envoyait ses bois d'ébénisterie; la Tunisie, ses blés, ses huiles et ses éponges; l'Égypte, ses blés, ses papyrus, sa verrerie; Zanzibar et l'Éthiopie, leurs esclaves et leurs animaux. De l'Arabie venaient les aromates, et de l'Asie Mineure, des dattes, du vin, des étoffes teintes. La

Dalmatie était célèbre par ses métaux et les régions de la Baltique, par l'ambre. La Grande Bretagne et l'Espagne fournissaient à Rome l'étain et le cuivre. La Gaule enfin donnait du blé, du vin, du lin et du fer.

Tout ce commerce était aux mains d'une classe spéciale, l'ordre équestre : les *chevaliers* étaient des hommes de finance et de banque; ils fondaient des compagnies de commerce, des sociétes par actions; ils créèrent des compagnies d'assurances maritimes; ils assurèrent même contre les risques que pouvait courir la marchandise pendant le transport.

En somme, il y eut là un énorme mouvement économique. Mais il s'effondra avec l'Empire romain lorsque celui-ci se disloqua sous les coups répétés des barbares.

Le commerce jusqu'au XIIIe siècle. — Cette chute fut en effet suivie d'une série de bouleversements politiques et de guerres qui se prolongèrent du ve au XIIIe siècle. Toute vie sociale fut alors suspendue jusqu'au moment où les nations nouvelles se furent constituées et quelque peu affermies. La grande industrie disparaît complètement. Les chefs barbares se bornent à faire fabriquer par des serfs dans leurs *villas* les objets qui leur sont indispensables; mais plus de superflu. Une certaine activité se manifesta seulement dans quelques grands ports méditerranéens : Narbonne, Marseille, Alexandrie, Constantinople.

Sans doute, au IXe siècle, *Charlemagne* rétablit l'ordre et la sécurité dans une partie de l'Europe. Le grand empereur surveille en personne l'exploitation méthodique de ses fermes nombreuses. Il fait même construire des routes dans la Germanie, pays qu'il a soumis, et protége la navigation fluviale, seul mode de communication usité à cette époque.

Mais ce n'est là qu'une éclaircie momentanée; après Charlemagne, tout retombe dans le désordre. Les raisons de cet arrêt complet sont multiples : l'établissement de la féodalité belliqueuse, la pénurie du numéraire, la difficulté des communications, la rareté de la production, l'imperfection de l'outillage commercial comptent parmi les plus importantes. Aussi, plus de grandes entreprises; l'industrie et le commerce deviennent locaux; l'habitant fabrique et vend lui-même dans son atelier boutique.

Cette situation malheureuse est surtout le lot de l'Europe centrale et occidentale. Mais, dans d'autres régions, la crise économique n'exista pas ou disparut rapidement, soit à cause de la situation géographique de certains pays, soit à cause des événements politiques. Il convient donc de signaler les trois exceptions suivantes :

1° L'*empire byzantin d'Orient*, qui était situé aux portes de l'Asie et de l'Europe, accapara le commerce avec les régions orientales. Mais il l'abandonna bientôt aux étrangers actifs, les Génois et les Vénitiens en particulier. En tout cas, Constantinople, qui est placée au croisement des routes maritimes et terrestres, devint une sorte d'entrepôt commun aux deux mondes voisins l'un de l'autre.

2° *Les Arabes* furent d'excellents ouvriers agricoles; comme les Étrusques, ils eurent l'art de l'irrigation et rendirent fertiles grâce à leurs canaux les plaines orientales de l'Espagne; ils furent les inventeurs des norias. Enfin, ils acclimatèrent en Europe une foule de plantes, de légumes et d'arbres fruitiers qu'ils apportèrent du nord de l'Afrique et de l'Asie occidentale. Ils furent en même temps des industriels : ils fabriquèrent à Cordoue des objets en cuir, à Damas et à Tolède des armes merveilleuses, partout des verres et du papier de coton et de linge.

Pour transporter tous les produits d'un bout à l'autre de leur empire si étendu, ils développèrent l'art naval et empruntèrent la *boussole* aux Chinois; avec eux, les règles du droit maritime furent pour la première fois posées.

De grands centres commerciaux se fondèrent ainsi. A l'est, Bagdad sur le Tigre devint un immense entrepôt en relations constantes avec tout l'Orient; à Damas se réunirent les commerçants de la Syrie, de l'Arabie et de l'Égypte; à Alexandrie furent transportés par mer et par caravanes les produits de la région inconnue des Indes; Barcelone et Séville furent les deux grands ports arabes de l'Espagne; Cordoue en fut le grand marché intérieur et eut jusqu'à un million d'habitants.

Mais, plus la conquête arabe avait été rapide, plus la décadence fut prompte et, dès le XIe siècle, les Arabes retombent dans la léthargie.

3° *Les Croisades* ont eu des conséquences économiques

qu'il ne faut pourtant pas exagérer. Elles ont évidemment ranimé le grand commerce maritime : Amalfi, Pise, Gênes, Venise en Italie, — Marseille, Aigues-Mortes, Maguelonne en France, — Barcelone en Espagne ont alors prospéré. Dans les villes de l'Orient méditerranéen, en Égypte, en Syrie, en Asie Mineure, des quartiers commerciaux que l'on appelait des quartiers « francs » s'élevèrent et devinrent les centres de l'activité commerciale.

De plus, les seigneurs de l'Occident, enfermés auparavant dans leurs châteaux forts peu confortables, prirent, au contact des Orientaux, des habitudes de bien-être et de luxe. On commença à fabriquer des étoffes de soie et de coton, à utiliser le sucre de canne, à faire de l'alcool. Les modes, les costumes, les armes, tout fut imité de l'Orient.

Enfin, entre les pays chrétiens et les pays musulmans, qui, après s'être combattus, avaient appris à se connaître, il s'établit des relations suivies par la Méditerranée ; et l'on peut dire qu'à la fin du XIIe siècle on assiste à une Renaissance du commerce en Europe.

CHAPITRE II

LE COMMERCE EN EUROPE (SAUF LA FRANCE) JUSQU'A LA FIN DU MOYEN AGE

Pendant toute la seconde partie et la fin du moyen âge, plusieurs pays européens ont eu un commerce assez développé. Cela tient principalement au mouvement communal qui a porté le premier coup au système féodal et soustrait les bourgeois à la domination des seigneurs. La Flandre, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Italie ont profité de ce nouvel état de choses.

La Flandre. — La Flandre dut sa fortune à ses libertés politiques qu'elle acquit de bonne heure et que ses comtes respectèrent généralement. Avant la guerre de Cent Ans, elle attira les convoitises de Philippe le Bel; plus tard, sous la seconde maison de Bourgogne, elle atteignit sa plus grande prospérité. A ces deux époques, elle fut considérée comme le pays le plus riche de l'Europe.

Elle était couverte de villes très peuplées : Douai, Lille, Saint-Omer, Courtrai, Tournai, et surtout Gand et Bruges avaient une population bruyante et attachée à ses libertés, composée de bourgeois riches et d'ouvriers aisés.

Les Flamands recevaient la laine des moutons anglais, la tissaient et fabriquaient des draps qui étaient ensuite répandus partout; c'était là l'industrie nationale. Mais ils vendaient aussi les produits agricoles de leur sol et ceux de l'élevage, les poteries d'étain, les toiles, les dentelles dites de Valenciennes et les tapisseries de haute lisse. Ils retiraient enfin de très importants bénéfices du commerce de transit entre la France, l'Angleterre et le Saint Empire Romain Germanique.

Le grand centre commercial fut Bruges, qui eut alors jusqu'à 150 000 habitants et qui est aujourd'hui, en comparaison de ce qu'elle fut, Bruges-la-Morte. Là se réunissaient les marchands « des 34 nations », c'est-à-dire tous les commerçants des divers pays de l'Europe. Par contre, Gand fut toujours le grand centre industriel.

Les Flamands n'hésitèrent pas à quitter leur patrie pour faire fortune. Ils allaient s'établir à l'étranger, en particulier en Angleterre ; là ils fondèrent la *hanse* de Londres, qui accapara bientôt tout le trafic des laines anglaises.

Pendant longtemps ce pays fut donc excessivement riche. Mais sa prospérité devait être ruinée par la découverte de nouvelles routes maritimes et par l'apparition dans le domaine économique de puissances qui jusqu'alors étaient restées dans l'obscurité. Dès lors, le commerce se détourna de la Flandre.

L'Angleterre[1]. — A la même époque, les communes d'Angleterre parurent jouer un rôle beaucoup plus effacé. C'est cependant alors que commence la transformation économique du pays. Sans doute il est encore avant tout *agricole* et il retire de la culture du sol la plus grande partie de ses ressources. Mais, vers la fin du XV[e] siècle, les Anglais se livrent déjà à *l'industrie et au commerce.*

Les rois ont favorisé l'introduction des industriels flamands et allemands qui vinrent apprendre aux Anglais l'art de tisser la laine et de fabriquer des draps : des manufactures se fondent dans le comité de Norfolk pendant la guerre de Cent Ans, sous le règne d'Édouard III ; cette industrie s'étend rapidement dans le pays tout entier.

De plus, les Anglais entrèrent en concurrence avec les étrangers ; ils commencèrent à venir vendre eux-mêmes leurs laines sur les principaux marchés du continent et à les échanger avec les produits des autres pays.

Sans doute, le développement économique fut retardé par la longue guerre de Cent Ans et par la sanglante guerre des Deux-Roses. Mais, à la fin du XV[e] siècle, la transformation se poursuivait et allait être hâtée à la fois par les

1. On lira avec intérêt, pour tout ce qui a trait à l'histoire économique de l'Angleterre, l'ouvrage de Thorold Rogers, *Histoire du travail et des salaires en Angleterre depuis la fin du XIII[e] siècle*, traduction Castelot, Paris, F. Alcan.

découvertes des Espagnols et des Portugais et par l'avènement d'une nouvelle dynastie, celle des Tudors.

L'Allemagne. — Ce fut tout le contraire pour l'Allemagne. Dans cet état anarchique, le moyen âge est, peut-on dire, l'âge d'or du commerce parce que les villes s'associèrent pour défendre leurs intérêts matériels et n'être pas troublées dans leurs transactions.

Elles profitèrent du chaos politique et de l'impuissance de l'empereur pour grandir petit à petit : leurs progrès furent incessants depuis le XII[e] siècle : elles finirent par avoir une autonomie complète; elles formèrent ainsi ce que l'on appela les villes libres impériales. Dans la plupart d'entre elles, la population était riche et laborieuse; aussi ressentait-elle très durement les effets désastreux résultant des désordres et des innombrables guerres privées. Désireux de travailler dans la paix et dans la sécurité, les bourgeois s'organisèrent. Les corporations des métiers prirent l'initiative du mouvement et c'est ainsi que, dans le cours des XIII[e] et XIV[e] siècles, trois *ligues* se formèrent :

1° Celle des *villes du Rhin* fut la première. On désignait la vallée moyenne du fleuve par le nom de « rue aux prêtres », à cause des nombreuses seigneuries ecclésiastiques qui s'y trouvaient : mais il y avait aussi des seigneurs laïques pauvres, les burgraves, qui sortaient de leur burg ou château pour s'élancer dans la plaine où ils rançonnaient et pillaient les pèlerins, les voyageurs et surtout les marchands. Lasse d'être mise en coupes réglées, Mayence proposa, en 1251, aux villes voisines de s'unir à elle pour résister par la force aux razzias de ces brigands féodaux : Worms, Spire, Strasbourg, Bâle, Cologne, etc., donnèrent leur adhésion. En 1255, l'existence de la ligue fut reconnue officiellement par l'empereur. Bientôt 80 villes des plus importantes de l'Allemagne occidentale en firent partie : par exemple, Münster, Aix-la-Chapelle, Trêves, Francfort-sur-le-Mayn. La ligue n'était fondée que pour dix ans; mais, à plusieurs reprises, elle fut renouvelée. Elle détruisit de nombreux burgs; elle abolit de multiples péages; grâce à elle, la circulation sur le Rhin et ses principaux affluents devint libre et facile. Au temps de sa plus grande splendeur, la ligue disposa, soit pour transporter les marchandises, soit pour faire la police, de

600 bateaux plats. Mais les rivalités entre les villes, en particulier entre Mayence et Worms, amenèrent une foule de complications et affaiblirent l'association. Celle-ci se rompit en 1381 ; il se forma deux tronçons de ligue qui, séparés, n'eurent plus aucune action et aucune influence.

2° Les mêmes raisons de protection commerciale présidèrent à la formation de la *Ligue de Souabe*. Celle-ci se proposa d'assurer les communications entre l'Allemagne du sud et Venise par la voie traditionnelle du col du Brenner. Elle fut fondée en 1351 et dura environ un siècle. Les villes principales furent Nuremberg, Augsbourg et Ulm. Elles devaient chacune fournir de l'argent et des troupes et elles purent ainsi installer sur la route des Alpes un système complet de messageries avec des courriers, des relais et des hôtelleries.

Les convois transportaient d'Allemagne des fourrures, des cuirs, des toiles, des draps, des métaux : ils prenaient au port de Venise les épices et les soieries de l'Orient, les fruits et les verreries. Grâce à la Ligue de Souabe, l'Allemagne du sud devint très active et, par suite, très prospère. Augsbourg concentra chez elle le commerce des banques et les Függer, qui y étaient installés, se firent les prêteurs des rois. Nuremberg fut la grande cité industrielle qui monopolisa la fabrication des jouets et celle des pièces d'orfèvrerie et qui devait avoir, un peu plus tard, de nombreuses imprimeries et l'industrie des montres.

3° La plus importante de ces ligues fut cependant la *Ligue hanséatique* ou *Hanse teutonique*. Elle n'est plus uniquement allemande ; elle étend son action sur toute l'Europe septentrionale.

Ses débuts furent très modestes : en 1283, cinq ports de la mer Baltique s'unissaient pour combattre les pirates qui infestaient cette mer. Le résultat fut tel qu'en peu de temps la plupart des grandes villes de commerce, qui sont voisines de la Baltique et de la mer du Nord, en firent partie. En 1367, la ligue comprenait soixante-dix-sept cités; au maximum, elle en comprit quatre-vingt-dix. Toutes ces villes étaient groupées en quatre quartiers ou provinces :

	Chef-lieu.	Villes principales.
a) Quartier westphalien.	Cologne.	Munster, plus tard Amsterdam.
b) — saxon.......	Brunswick.	Brême, Hanovre, Magdebourg.
c) — wende......	Lübeck.	Hambourg, Stettin, Stralsund.
d) — prussien....	Dantzig.	Francfort-sur-Oder, Breslau, Riga.

Chacun de ces quartiers avait son administration particulière. Mais, au-dessus, se trouvait l'administration centrale; le siège en était Lübeck, qui fut la capitale. Là, tous les trois ans d'abord, chaque année ensuite, se réunissait une diète qui délibérait et décidait sur toutes les questions générales; là aussi était le trésor commun qui était alimenté par les revenus des douanes, les cotisations des villes adhérentes et les amendes.

Ces ressources permirent à la ligue d'armer une flotte de guerre qui poursuivit les pirates de la mer Baltique et qui attaqua même les états, par exemple le Danemark, lorsque ceux-ci mettaient des obstacles à ses opérations commerciales. Toutefois la ligue n'avait pas de but politique, puisque chaque cité était libre d'avoir le gouvernement qu'elle voulait. Elle n'avait qu'un but économique, donner la sécurité au commerce extérieur dans le nord de l'Europe. Elle finit même par l'accaparer en entier. Elle fonda hors de l'Allemagne quatre grands comptoirs qui furent de véritables colonies commerciales; en Norvège Bergen, en Angleterre Londres, en Flandre Bruges, en Moscovie Novgorod.

Elle ne réussit pas à surmonter toutes les difficultés qui entravaient alors les transactions, par exemple la diversité des poids et mesures, l'absence d'une banque centrale, l'obligation de payer, non pas avec de la monnaie, mais avec des lingots précieux ou des marchandises. Elle se préoccupa trop de faire des bénéfices énormes au détriment de ceux avec lesquels elle était en relations d'affaires. Aussi, lorsque ceux-ci se mirent à leur tour à faire du commerce et lorsque la voie maritime de l'océan Atlantique fut empruntée pour aller directement aux Indes, la décadence commença pour la Ligue hanséatique. Ce fut une agonie d'un siècle et demi; en 1669, la diète se réunissait solennellement une dernière fois, à Lübeck pour proclamer que la Ligue cessait d'exister. Malgré ses défauts, elle avait contribué pour une large part à la prospérité de très nombreuses villes allemandes.

L'Italie. — Comme l'Allemagne, l'Italie, pendant le moyen âge, a été bouleversée par des guerres de toutes sortes. C'est d'abord la longue querelle entre la Papauté et le Saint Empire Romain Germanique; ce sont ensuite les luttes civiles dans chaque cité entre les Guelfes et les Gibelins. La situation politique est donc loin d'être favorable au progrès économique et il ne peut pas être question d'un développement général du pays.

Toutefois, certaines villes, malgré les vicissitudes par lesquelles elles passent, savent, après chaque crise, se reconstituer, se refaire et reprendre le travail momentanément interrompu. Quelques-unes d'entre elles ont ainsi connu parfois la prospérité. Amalfi, abritée au fond du golfe de Salerne, commerçait dès le VIe siècle avec la Méditerranée orientale et ses pêcheurs utilisèrent les premiers la boussole. Au centre de l'Italie, Sienne groupa jusqu'à 200 000 habitants. Au nord, Milan commença sa fortune en fabriquant des soieries et des lainages, industrie qui déjà faisait vivre 20 000 tisserands. A l'ouest, Pise, alors port de mer, fut sans rivale dans la mer Tyrrhénienne jusqu'au XIe siècle; elle entreprit de faire le commerce avec la Tunisie, l'Égypte et le Levant. Elle se heurta ainsi à Gênes et à Florence; la première lui enleva la prépondérance maritime par la bataille de la Meloria (1284), et la seconde, l'indépendance (1405).

Aucune de ces villes n'atteignit jamais à la prospérité des trois grandes républiques, Gênes, Venise et Florence.

1° *Gênes la Superbe* succède à Pise et lutte contre Venise. Son domaine commercial comprit les régions de la mer Noire : ses colonies bordèrent les côtes de la Crimée et du Caucase. Dans la mer Égée, les îles de Samos, de Chio et de Lesbos lui appartinrent. A Alexandrie et à Constantinople, les Génois avaient des quartiers spéciaux. Dans tout cet Orient ils vendaient les produits de l'Espagne, du Languedoc et du nord de l'Italie, huiles, savons, vins, draps, corail, etc. Dans la Méditerranée occidentale, ils étaient les maîtres de l'île d'Elbe et de la Corse et avaient pris pied en Sardaigne : dès le XIVe siècle, ils se lançaient sur l'océan Atlantique et allaient faire du négoce sur les côtes de la Guinée. Ils constituèrent, au moyen âge, la première puissance maritime considérable : les Doria se mettront, au XVIe siècle, au service des rois de France ou d'Espagne

et la balance penchera en faveur de leur allié temporaire. Les Génois furent donc avant tout un peuple de *marins* : Christophe Colomb a été le plus illustre d'entre eux.

2° *Venise* mérite, au point de vue économique, son surnom de la *dominante* : elle a réglé le commerce pendant quatre ou cinq cents ans. L'origine de cet essor inouï doit être recherchée dans les croisades : dès le début du XIIIe siècle, Venise avait presque le monopole du commerce avec l'Orient. Elle était une ville cosmopolite où se coudoyaient les marins et les marchands chrétiens et musulmans et où les Français et les Allemands avaient des comptoirs permanents. Grâce aux croisades, elle avait acquis en Orient de vastes territoires, Chypre en particulier; son domaine commercial était la Grèce, l'Égypte, les îles situées au sud de la mer Égée. En Italie, elle avait ce que l'on appelait les possessions de terre ferme; elle commandait ainsi le cours de l'Adige et, par suite, la voie du Brenner et elle était le débouché de toute la vallée du Pô. Elle joua le rôle d'intermédiaire presque forcé entre l'Orient et l'Europe du nord et de l'ouest.

Elle fut en même temps une grande cité *industrielle*. Les produits qui sortaient de ses ateliers étaient infiniment variés : à côté des glaces merveilleuses, c'était la verroterie et les perles fausses; les dentelles et les soieries voisinaient avec les étoffes grossières; les chaînes d'or, les objets en cuir, et aussi les cierges et les produits pharmaceutiques venaient ensuite. Cette industrie était jalousement surveillée par le gouvernement despotique de Venise; les procédés industriels étaient déclarés secrets d'état; celui qui essayait de les livrer, ou même l'ouvrier qui tentait de quitter le territoire vénitien, étaient punis de mort. A cette industrie locale, les Vénitiens en joignirent encore une autre moins recommandable; ils firent la traite des esclaves nègres, musulmans et mêmes dalmates.

A Venise s'élevèrent donc des fortunes immenses, dues uniquement à l'intensité du commerce : la flotte comprenait 3 à 4 000 navires qui appartenaient soit à des compagnies soit à des particuliers. Les transactions étaient facilitées par l'emploi de la monnaie d'or et d'argent et par la création en 1171 d'une *banque*, la plus ancienne de toutes. Les Vénitiens, comme les Phéniciens, ne poursuivirent en effet qu'un seul but, s'enrichir; ils employèrent du reste

leurs gains à satisfaire leur désir du luxe et leur goût pour les plaisirs; après avoir traité beaucoup d'affaires, ils menaient joyeuse vie.

Le déclin commença pour eux au milieu du XVe siècle. Les conquêtes des Turcs et la prise de Constantinople en 1453 leur fermèrent les marchés de l'Orient.

3° *Florence* ne fut pas, comme Venise, la reine du commerce, mais elle fut celle de l'*industrie*. Elle se spécialisa dans le travail de la laine et la confection des draps qui étaient ensuite exportés en Orient. Ce fut là, ainsi qu'en Flandre, une industrie nationale, que le gouvernement se préoccupa constamment de maintenir active. D'ailleurs la loi de 1282 ordonnait que tous les citoyens devaient travailler. Il se forma, par suite, douze grandes corporations qui exercèrent dans la cité une réelle influence au point de vue politique, changeurs, fourreurs, drapiers, merciers, forgerons, teinturiers, etc.

Celle des changeurs ou banquiers fut une des plus importantes; les *Médicis* en faisaient partie. Ils avaient des intérêts financiers dans la plupart des maisons de commerce, et parmi leurs débiteurs se trouvaient des princes. Ils prêtaient à 10 et 20 p. 100. Ils eurent à l'étranger de nombreuses succursales dans lesquelles de multiples agents recevaient les florins d'or et d'argent, émis par les Médicis et transportés par leurs vaisseaux. Ils acquirent à Florence une telle situation que tous les partis politiques se réconcilièrent autour d'eux; ils devinrent les arbitres et par conséquent les maîtres.

Ce qui manqua aux Florentins, ce fut de n'avoir pas hors de l'Italie des débouchés suffisants et d'avoir voulu s'attaquer à la puissance de Venise; la guerre de tarifs, qu'ils engagèrent imprudemment contre elle, les ruina.

CHAPITRE III

LES PORTUGAIS

Dans les dernières années du XV[e] siècle et au début du XVI[e], de nouvelles terres sont découvertes. Le monde n'est plus seulement l'Europe, le littoral septentrional de l'Afrique, le littoral occidental de l'Asie; il s'accroît démesurément. Ces découvertes, dont les conséquences allaient être incalculables, sont l'œuvre des Portugais et des Espagnols : les autres peuples européens ne pourront que marcher sur leurs traces.

Causes des découvertes maritimes. — La cause première de toutes ces tentatives est l'*appât du gain*, le désir d'acquérir des richesses. Au moyen âge, certaines marchandises rares donnaient à ceux qui en faisaient le commerce des bénéfices assurés et considérables; c'étaient en particulier la soie et le velours, les perles et les pierreries, les encens et les parfums, les porcelaines, mais surtout ce que l'on désignait sous le nom d'*épices*, poivre, cannelle, safran, girofle, etc. Ces derniers produits venaient de l'Asie, ou plutôt, comme l'on disait, des *Indes*, d'un pays qui paraissait d'autant plus riche qu'il n'était pas connu avec certitude. Les marchands arabes les apportaient en empruntant la route de terre jusqu'aux côtes de la mer Noire ou la route de mer jusqu'en Égypte. Les Génois les embarquaient sur leurs navires dans la Crimée ou en Caucasie; les Vénitiens, à Alexandrie. Comme on ne pouvait songer à enlever aux uns et aux autres le monopole de ce commerce sur les

routes qu'ils parcouraient en maîtres, pourquoi ne chercherait-on pas une nouvelle voie vers les Indes mystérieuses?

Pendant longtemps, on n'avait pu y songer par suite de l'insuffisance des notions géographiques. Mais, à partir du XIIIe siècle, l'obscurité cesse peu à peu à la suite de longs voyages effectués en Asie : un Vénitien, *Marco Polo*, restait vingt ans en Extrême-Orient et les descriptions enthousiastes qu'il fit de la Chine, du Japon, de l'Indo-Chine et de la Perse, dans son *Livre des Merveilles*, surexcitèrent les convoitises des Européens.

De plus, lorsque, par l'intermédiaire des Arabes, les ouvrages des savants grecs pénétrèrent en Occident, la science géographique reprit un essor interrompu depuis la chute de l'empire romain. Comme ces savants, on admit que la terre avait une forme sphérique; on pouvait donc en faire le tour et peu à peu germa l'idée que les Indes ne devaient pas être très éloignées de l'extrémité occidentale de l'Europe. D'autre part, les Grecs soutenaient qu'un même Océan enveloppait l'ancien continent; si donc on longeait les côtes de l'Afrique on arriverait facilement en Asie, c'est-à-dire aux Indes.

Enfin l'art de la navigation, rudimentaire au début du moyen âge, fit des progrès à partir du XIVe siècle. On perfectionna la *boussole* qui permit de se diriger même quand on perdait la terre de vue. On inventa la *caravelle*, longue de 30 mètres environ, construite de façon à pouvoir affronter les hautes vagues de l'océan Atlantique, et marchant avec rapidité, — du moins à cette époque, — puisqu'elle parcourait dix kilomètres à l'heure. C'est sur des caravelles que Christophe Colomb et Vasco de Gama firent leurs voyages.

Les premières découvertes. — Les premières découvertes ne furent pas dues pourtant aux Portugais. Ceux-ci furent devancés, d'abord par les Normands dont les explorations dans l'Amérique du Nord furent ignorées, et ensuite par de hardis navigateurs génois et français qui s'avancèrent fort loin le long des côtes africaines. Dès 1360, des marins de Dieppe et de Rouen avaient atteint le golfe de Guinée où ils venaient chercher l'ivoire et la poudre d'or (de là les noms de Côte d'Ivoire et de Côte de l'Or). En 1402, un aventurier, normand du pays de Caux, Jean de Béthencourt,

réussissait à créer à son profit le royaume des îles Canaries.

Tout ce trafic fut arrêté vers 1410 par les désastres subis par la France pendant la guerre de Cent Ans, et puis par l'occupation du nord de la France par les Anglais. Quelques années après, les Portugais se décidaient à se lancer sur la voie de l'Océan.

Les découvertes des Portugais. — L'initiateur de ces explorations fut le quatrième fils du roi Jean Ier, le prince Henri (1394-1460). Dès l'âge de vingt ans, il se fixait tout près du promontoire le plus méridional du Portugal; là, à Sagres, il s'occupa d'astronomie et de géographie, créa une sorte d'école de navigation et attira auprès de lui les marins et les savants. C'est lui qui engagea ses compatriotes à rechercher la route maritime des Indes.

Les Portugais commencèrent leurs voyages en 1419. Ils doublèrent successivement les caps Bojador, Blanc et Vert (1441), prenant possession, en passant, des Açores, de Madère et des îles du Cap Vert. Ils franchirent la ligne, c'est-à-dire l'équateur, en 1471, et découvrirent l'embouchure du Congo en 1485. Deux ans après, la tempête poussait Barthélemy Diaz vers le sud, puis vers l'est, probablement jusqu'à la région appelée aujourd'hui le Natal : effrayé, Diaz revint en arrière en longeant la côte et il doubla la pointe extrême de l'Afrique qu'il appela le cap des Tourmentes, nom que le roi Jean II changea en celui de *cap de Bonne-Espérance*.

Pour arriver au sud de l'Afrique, les Portugais avaient donc mis soixante-huit ans et leurs progrès avaient été lents et pénibles. Ce n'est pas que leurs expéditions eussent été insuffisamment préparées. Mais leurs hésitations et leurs arrêts furent causés par les superstitions et les terreurs qui hantaient les esprits des matelots. Ceux-ci croyaient qu'à l'équateur les eaux étaient bouillantes et craignaient d'être changés en nègres; au sud de l'équateur, au fond de la mer, existaient, encore d'après eux, des pierres aimantées qui attiraient les navires. Aussi le recrutement des équipages était-il très difficile; lorsque Vasco de Gama partit avec 160 hommes, il y avait parmi eux dix condamnés à mort à qui on avait dû faire grâce à l'avance.

Né en 1469 et devenu de bonne heure amiral, *Vasco de Gama* quitta Lisbonne en 1497. Il n'eut d'abord qu'à suivre,

jusqu'au cap de Bonne-Espérance, la route déjà explorée : au delà, c'était l'inconnu. Le jour de Noël, il aborda à une côte qu'il appela Natal. Dans les premiers mois de 1498, il longea cette côte vers le nord, découvrit l'embouchure du Zambèze, et fit escale à Mozambique et à Zanzibar. Dans cette dernière ville, il engagea un pilote arabe, qui, utilisant la mousson, mena en vingt-deux jours les Portugais à Calicut, sur la côte occidentale de l'Inde. Gama repartit ensuite et rentra à Lisbonne en 1499. Il fit un second voyage dans l'Inde en 1502-3 et mourut pendant un troisième en 1524. Il avait jeté les fondements du premier grand empire colonial européen.

L'empire colonial portugais. — La route des Indes une fois trouvée, les Portugais voulurent être les seuls à la parcourir, à avoir le monopole du commerce avec l'Orient. Ils procédèrent avec beaucoup de méthode. Ils occupèrent d'abord les ports les plus importants de l'Inde, en particulier Goa qui bientôt devait être la capitale de leur empire. Puis, pour éloigner les concurrents, ils inaugurèrèrent un régime de terreur et déclarèrent qu'aucun bateau étranger ne pourrait, sans leur autorisation, naviguer dans le voisinage de l'Inde. En 1502, Vasco de Gama, ayant rencontré devant Calicut une flotte arabe qui transportait du riz, fit couper le nez, les oreilles et les mains aux huit cents hommes de l'équipage et brûla les navires.

Cet établissement des Portugais dans l'Inde ruinait le sultan d'Égypte et Venise, seuls intermédiaires autrefois entre l'Orient et l'Occident. Une coalition se forma donc; Venise donna l'argent, le sultan arma des vaisseaux. Mais un des successeurs de Vasco de Gama, le vice-roi *Albuquerque*, défit la flotte ennemie; il fut le vrai fondateur de l'empire colonial portugais. Vers l'ouest, il s'empara des positions stratégiques, des débouchés des deux routes que les marchandises de l'Orient suivaient pour parvenir à la Méditerranée : Aden à l'entrée de la mer Rouge, Ormuzd à l'entrée du golfe Persique. Vers l'est aussi, il s'assura des débouchés des routes qui menaient vers la Chine et le Japon en occupant Malacca et en envoyant des officiers jusqu'aux îles des épices, Java et les Moluques. Les progrès furent très rapides; les Portugais étaient à Canton en 1517, ils envoyaient une ambassade à Pékin en 1520, ils abordaient au Japon à Nagasaki en 1542.

Ainsi, l'empire colonial portugais avait été constitué dans l'espace d'un quart de siècle environ. Tandis que les Espagnols en étaient réduits à la possession des Antilles, les Portugais étaient maîtres de 20 000 kilomètres de côtes qui se déroulaient depuis le cap Bojador dans l'Afrique occidentale jusqu'aux Moluques dans les îles de la Sonde. De plus, cet empire englobait une partie de l'Amérique du sud : car, en 1500, Alvarez Cabral avait été jeté par la tempête sur les côtes du Brésil et y avait planté le drapeau portugais.

Ses caractères. — Cet empire colonial a des caractères tout à fait différents de ceux des domaines coloniaux actuels. Il n'est pas formé de territoires compacts, comme l'Algérie et le Canada, habités par des colons qui viennent s'y fixer et les exploiter. Les Portugais furent en effet les successeurs des Phéniciens, des Carthaginois et des Vénitiens. Préoccupés de réaliser des bénéfices énormes et immédiats, ils s'emparèrent seulement de quelques points sur les côtes, mais ne pénétrèrent jamais dans l'intérieur des pays. Ils n'eurent pas de colonies à proprement parler; ils eurent uniquement des *comptoirs* dans lesquels ils exploitèrent à outrance les indigènes. Ils en faisaient de vastes entrepôts de marchandises qu'ils se proposaient d'expédier à Lisbonne; comme autrefois les gouverneurs des provinces romaines, ils y séjournaient quelques années, quatre ou cinq au plus, jusqu'à ce qu'ils eussent fait fortune : ils revenaient ensuite dans leur patrie où ils vivaient dans le far-niente. Les fonctionnaires firent comme les marchands; ils ne trouvèrent dans leur envoi aux colonies qu'un prétexte pour amasser des trésors et s'enrichir le plus rapidement possible.

Sa décadence. — Ainsi, l'idée que les Portugais se firent de leur empire colonial fut pour celui-ci une première cause de faiblesse : tout en vue du présent, rien en vue de l'avenir. D'autre part, il y eut une disproportion énorme entre l'étendue des colonies et la force dont disposait la métropole : les Portugais étaient trop peu nombreux pour pouvoir garder un si vaste empire. Enfin, en 1580, ils tombèrent sous la domination du roi d'Espagne, Philippe II, et leurs colonies devinrent ainsi des colonies espagnoles. Sans doute, en 1640, ils reconquirent leur indépendance; mais, pendant ces soixante ans, les Hollandais, qui avaient été

en guerre avec l'Espagne, s'étaient emparés des meilleures colonies portugaises et ils les gardèrent.

En somme, cet empire s'écroula aussi vite qu'il s'était élevé; à la fin du XVIIe siècle, il n'existait plus ou plutôt il n'en subsistait que des débris. Du reste, il n'avait nullement contribué à développer la civilisation; il avait uniquement servi à favoriser les intérêts matériels des particuliers.

CHAPITRE IV

LES ESPAGNOLS

Si les Portugais cherchèrent et trouvèrent la route des Indes par l'est, les Espagnols firent de même par l'ouest. Un étranger à leur service, Christophe Colomb, la découvrit et découvrit du même coup un nouveau continent, *l'Amérique*.

Christophe Colomb. — Né près de Gênes entre 1436 et 1446, et fils d'un tisserand pauvre, Christophe Colomb étudia à l'université de Pavie, puis il se fit marin. Pendant près d'un quart de siècle il visita tous les pays maritimes alors connus et navigua dans la Méditerranée orientale, sur les côtes d'Angleterre, d'Islande et de Guinée. Vers 1470, il se fixa à Lisbonne où il épousa la fille d'un marin et gagna sa vie en dessinant et en vendant des cartes marines, des *portulans*. C'est alors qu'il forma et mûrit son projet d'aller aux Indes par l'ouest.

Considéré comme un fou par le roi de Portugal, repoussé ensuite, dit-on, par les souverains d'Angleterre et de France et par la république de Gênes, il vint s'établir en Espagne où il vécut dans une misère extrême. Dès 1484, il exposait ses vues à Ferdinand et à Isabelle la Catholique qui, engagés dans la lutte contre les Maures, ne l'écoutèrent pas. Après avoir attendu vainement pendant sept ans, il se disposait, croit-on, à partir pour la France lorsque les souverains d'Aragon et de Castille, qui faisaient le siège de Grenade, consentirent enfin à l'entendre. A Santa-Fé, près de Grenade, il signèrent avec lui un véritable traité. Les souverains fourniraient à Colomb des vaisseaux et une

somme de 350000 francs environ; ils lui accordaient le titre de grand amiral, celui de vice-roi des terres qui seraient découvertes, et le monopole du commerce. En échange, ils auraient la propriété des pays explorés et soumis, et les neuf dixièmes des marchandises qui seraient tirées des Indes leur seraient attribués.

Colomb partit du port de Palos *le 3 août 1492* avec cent vingt hommes d'équipage et trois caravelles dont deux n'étaient pas pontées, la *Pinta*, la *Nina*, et celle qu'il commandait, la *Santa-Maria*. Après avoir fait escale aux Canaries, il en repartit le 9 septembre et se lança vers l'ouest inconnu. La traversée dura trente-trois jours, non sans difficultés; car, si les matelots ne se mutinèrent pas, comme le veut la légende, du moins à mesure que les jours s'écoulaient, ils redoutaient de ne plus revoir l'Espagne; aussi, à plusieurs reprises, voulurent-ils rebrousser chemin. Mais Colomb réussit à les réconforter. Le jeudi 11 octobre, à dix heures du soir, il vit à l'avant de son navire une lumière qui brillait; le lendemain, vers deux heures du matin, on aperçut une terre. C'était l'une des Lucayes, Guanahani ou San Salvador, située au sud de la Floride. Quelques mois plus tard, Colomb touchait à Cuba et à Saint-Domingue. Il revenait ensuite, ramenant des Peaux-Rouges avec lui, et débarquait à son port d'embarquement, Palos, le 15 mars 1493.

Il fit ensuite trois autres voyages. Pendant le second, il continua l'exploration des Antilles. Dans le troisième, il aborda pour la première fois le continent américain aux embouchures de l'Orénoque. Pendant le quatrième, il longea la côte jusqu'à l'Amérique centrale pour reconnaître s'il y avait un passage vers l'ouest et arriva à l'isthme de Panama. Mais, en butte à la jalousie du gouverneur de Cuba, il fut chargé de fers et reconduit en Espagne. Peu après, en 1506, il mourut presque disgracié parce que ses découvertes, si importantes au point de vue géographique, n'avaient pourtant pas réalisé les espérances des Espagnols, donné des épices et des métaux précieux. Il mourut persuadé qu'il était arrivé en Asie et que les îles, dont il avait dévoilé l'existence, n'étaient pas éloignées des Indes. De là le nom d'Indes occidentales donné à ces îles, et celui d'Indiens à leurs habitants.

Magellan. — Cependant déjà se répandait l'idée que

les terres découvertes faisaient partie, non de l'Asie, mais d'un continent nouveau : elle prit corps lorsqu'en 1513 Balboa, gravissant les montagnes de l'isthme de Panama, aperçut à l'ouest un immense océan. Un Portugais au service de l'Espagne, *Magellan*, résolut le problème. Il partit pour chercher un passage qui permettrait d'aller aux vrais pays des épices. Il le découvrit au sud de l'Amérique (détroit de Magellan) et se lança hardiment sur le grand océan, qui fut surnommé *Pacifique* parce que la traversée fut exceptionnellement heureuse. Parvenu aux Philippines, il fut tué dans un combat contre les indigènes. Son lieutenant Sébastien del Cano prit une cargaison d'épices aux Moluques et ramena les débris de l'expédition en Europe sur un seul navire, la *Vittoria*, en passant par le sud de l'Afrique. Ce premier voyage autour du monde avait duré plus de deux ans, 1519-1521.

La conquête. — A cette dernière date, les Espagnols, qui n'avaient d'abord occupé que les îles de la Méditerranée américaine et qui avaient été déçus en n'y trouvant pas l'or, avaient commencé à prendre pied sur le continent où, leur avaient dit les Caraïbes, les métaux précieux étaient en quantités considérables. Parmi les aventuriers qui se distinguèrent, de diverses façons du reste, dans cette conquête, il convient de signaler *Fernand Cortez*, *Pizarre* et *Almagro*.

Le premier, avec six cent soixante hommes seulement, entreprit de s'emparer du grand empire du *Mexique*. Il n'y employa guère que trois années, parce qu'il fut secondé par de nombreuses peuplades indigènes et parce qu'avec ses chevaux, ses arquebuses et ses canons, il apparut à tous comme un envoyé de Dieu. Il détruisit la domination des Aztèques au Mexique et lui substitua celle, beaucoup plus dure, des Espagnols, 1519-1521. Il mourut disgracié en 1547.

Pizarre et Almagro, véritables aventuriers qui commandaient chacun à une bande de cent cinquante brigands environ, agirent dans l'Amérique du Sud. Ils soumirent très rapidement l'empire des Incas au *Pérou* où ils fondèrent Lima, et Almagro alla conquérir le *Chili*. Mais les discussions entre les deux chefs et leur mort violente compromirent leur œuvre jusqu'au moment où l'empereur Charles-Quint envoya au Pérou un de ses officiers pour rétablir l'ordre, 1548.

La conquête du Pérou et celle du Mexique furent les deux points de départ de la constitution d'un vaste empire colonial espagnol. A la fin du XVIe siècle, celui-ci comprenait la plupart des Antilles, le Mexique, l'Amérique Centrale et toute l'Amérique du Sud, le Brésil excepté.

Ses caractères. — Pour parvenir à leurs fins, les Espagnols usèrent de moyens déplorables : partout de la fourberie, de la rapacité et des violences. Les aventuriers espagnols en effet poursuivirent la recherche de *l'or* avec un acharnement extraordinaire. Au Mexique, entre autres exemples, Cortez fait placer sur un brasier l'empereur des Aztèques, Guatimozin, parce qu'il ne veut pas dévoiler où sont ses trésors. Au Pérou, ce fut pis encore. Le chef des Incas avait cru acquérir la liberté en donnant à Pizarre des sommes énormes : mais il fut accusé de trahison et condamné à être brûlé vif. Comme il accepta d'être baptisé, les Espagnols consentirent à adoucir son sort : on étrangla l'Inca avant de le brûler. Puis les conquérants prirent le deuil et prièrent pour le repos de l'âme de leur victime. Dans l'Équateur, à Quito, sur les ordres d'un lieutenant de Pizarre, tous les hommes furent d'abord tués ; puis la ville fut brûlée, et, pendant l'incendie, les femmes et les enfants furent égorgés.

Ces atrocités, injustifiables, mais explicables tant que la guerre dure, continuèrent après la fin de la conquête, lorsque les pays eurent été soumis. Les Espagnols firent peser sur eux une oppression cruelle. Ils considérèrent les Indiens comme des choses et les répartirent entre les colons blancs. Les Indiens furent de vrais esclaves, travaillant uniquement pour leurs maîtres et traités par eux avec une dureté sans égale. Ils durent, non pas labourer la terre, mais exploiter les mines d'or et d'argent. Peu habitués à ce travail pénible, ils périrent en masse : en 1492, Saint-Domingue avait plus d'un million d'habitants ; en 1514, il n'en restait que treize mille.

Cependant quelques hommes de cœur furent indignés des violences dont les Espagnols accablaient les Indiens ; l'un d'eux, l'évêque *Las Casas*, les dénonça avec une telle énergie que Charles-Quint finit par ordonner de traiter les Indiens avec humanité et de punir sévèrement ceux qui ne respecteraient pas ses volontés. Mais les Espagnols tournèrent la loi et, si le mal avait été auparavant grave,

le remède fut néfaste. Les planteurs, en effet, qui ne faisaient rien, cherchèrent des travailleurs pour remplacer les Indiens : ainsi commença *la traite des nègres* qui devait durer jusqu'au XIXe siècle.

L'empire colonial espagnol. — L'empire colonial espagnol ne ressemble en rien à celui des Portugais. Ceux-ci voulaient faire avant tout du commerce; les Espagnols, au contraire, conquérir des terres. Par suite, dans les régions où ils arrivèrent, ils ne s'établirent pas seulement dans les ports, mais dans l'*hinterland*, dans l'arrière-pays. Ils considérèrent leurs conquêtes comme une extension de leur patrie européenne; le Mexique devint la Nouvelle Espagne, la Colombie la Nouvelle Grenade, le Pérou la Nouvelle Castille. Ils organisèrent leur empire sur le modèle de la métropole et lui donnèrent des vice-rois, des capitaines généraux, des évêques, des juges. Les colons vinrent en foule l'exploiter; ils n'y vivaient pas seulement pendant quelques années, ils s'y fixaient définitivement et, de leur fusion avec les races indigènes, est né un peuple nouveau.

Mais les Espagnols voulurent que cet empire profitât uniquement à eux. Jusqu'au XIXe siècle, les nationaux seuls eurent le droit de vendre et d'acheter en Amérique. Les indigènes et les colons ne pouvaient pas introduire chez eux des cultures nouvelles, par exemple celles de l'olivier et de la vigne, créer des fabriques, des manufactures, des ateliers, faire le commerce avec l'étranger. Le gouvernement de Madrid fixait le prix des denrées coloniales. Dès 1511 on avait institué un conseil supérieur des Indes occidentales qui empruntait à la marine militaire des vaisseaux pour surveiller les grands ports de l'Amérique espagnole, en particulier celui de la Vera-Cruz, et réprimer la contrebande. A Séville, la Casa de contratacion (Maison de commerce) était l'entrepôt qui recevait les marchandises exportées d'Amérique. Le port de Cadix avait le monopole de l'importation aux colonies des produits européens. Du reste, l'importation et l'exportation étaient faites par les bateaux espagnols seuls. Tout était organisé pour l'Espagne et dans l'intérêt exclusif de l'Espagne.

Aussi les conséquences de cette exploitation ne furent-elles pas heureuses. Les Espagnols délaissèrent tous les métiers agricoles dont les gains étaient peu rémunérateurs pour aller en Amérique où ils espéraient trouver l'or et

l'argent. Sans doute les *galions* apportèrent chaque année au port de Vigo de grandes quantités de métaux précieux. Mais les Espagnols ne bénéficièrent pas de cette abondance de numéraire. Ne travaillant pas, ils durent tout acheter à d'autres nations : les Flamands, les Anglais et les Français drainèrent chez eux les pièces d'or et d'argent, tandis que l'Espagne s'immobilisait dans son inertie.

De plus, le système de compression exagérée, que les Espagnols avaient inauguré dans leurs colonies, ne put pas durer indéfiniment. Dès la fin du XVIII[e] siècle, lorsque les *créoles* eurent pris conscience de leur nombre et de leur force, ils commencèrent à se soulever contre l'intransigeance politique et économique de la métropole et celle-ci, dans le cours du XIX[e] siècle, se vit peu à peu dépouillée de ses possessions d'outre-mer. L'empire colonial espagnol n'existe plus aujourd'hui; mais ce qui reste toujours dans l'Amérique du Centre et du Sud, ce sont la race, la langue et la civilisation espagnoles.

CHAPITRE V

LA HOLLANDE

Les Hollandais, qui devaient se substituer aux Portugais et aux Espagnols, apparaissent dans l'histoire du commerce à la fin du XVIe siècle et au commencement du XVIIe. C'est seulement après avoir conquis leur indépendance qu'ils devinrent ceux que l'on appela les *rouliers des mers*.

Résumé historique. — Les Pays-Bas avaient souvent changé de domination. D'abord compris dans les domaines de la maison de Bourgogne, ils firent ensuite partie de l'empire d'Allemagne et, après l'abdication de Charles-Quint, ils devinrent une dépendance de l'Espagne. La mauvaise administration de Philippe II et les progrès de la réforme calviniste furent les causes de la révolte des « gueux » de la mer. Mais, tandis que les provinces du sud ou la Belgique actuelle finissaient par se soumettre à l'Espagne, les provinces unies du nord ou la Hollande d'aujourd'hui luttèrent victorieusement et virent leur indépendance officiellement reconnue aux traités de Wesphalie, 1648.

L'expansion. — Maîtres de leur pays, les Hollandais commencèrent à l'agrandir aux dépens de l'Océan, construisirent des digues pour arrêter les flots de la mer, desséchèrent les golfes et cultivèrent les *polders* ainsi conquis. Mais, à cause de leur situation géographique, ils ne pouvaient guère se développer que par le commerce maritime et par les colonies. Sans doute, la pêche du hareng les attira dans la mer du Nord, et la chasse de la baleine jusque dans les mers polaires. Là, ils cherchèrent

le passage vers l'Orient par le nord-est et, dès 1597, Barentz découvrait le Spitzberg et la Nouvelle-Zemble.

Toutefois ce n'est pas vers le nord qu'ils devaient rencontrer la fortune. Un décret maladroit de Philippe II vint leur indiquer dans quelle voie ils devaient entrer. Le roi d'Espagne, en effet, s'obstinant, malgré les événements, à considérer toujours les Hollandais comme des sujets rebelles, interdit aux habitants de la péninsule ibérique, et principalement à ceux de Lisbonne, de faire le commerce avec eux. Ne pouvant plus embarquer à l'embouchure du Tage les *épices* qu'ils répandaient ensuite dans tout le nord de l'Europe, les Hollandais résolurent d'aller les chercher dans leur pays d'origine. C'est pour cela qu'ils se proposèrent de conquérir les colonies portugaises.

Ils ne pouvaient guère s'attarder vers l'Amérique. Ils s'installèrent seulement au nord, à l'embouchure du fleuve Hudson, où ils fondèrent New-Amsterdam, qui devait devenir New-York; au sud, ils occupèrent quelques points de la côte du Brésil, Bahia et Pernambouc entre autres. Mais le Brésil était un pays trop compact et trop étendu et l'Amérique ne produisait pas les épices que recherchaient les Hollandais. Ceux-ci portèrent donc leurs efforts vers l'Extrême-Orient et les pays qui leur fourniraient de sûres escales sur cette route.

Ils s'attaquèrent particulièrement à la Malaisie. L'amiral Houtman s'empara des îles de la Sonde, puis des Moluques. L'amiral Warwick expulsa de Célèbes les Portugais et il bâtit à Java un fort; là les Hollandais, en 1618, remplaçaient la capitale d'un roi indigène par la ville des Bataves ou *Batavia*, qui devint bientôt leur ville principale en Extrême-Orient. Warwick fonda en outre, avec l'autorisation de l'empereur de Chine, une colonie hollandaise dans l'île de Formose; il obtint, pour ses compatriotes, le droit d'atterrir dans plusieurs ports de la Chine, de la Corée et même du Japon, qui pourtant s'obstinait à rester fermé aux étrangers et persécutait les chrétiens.

En même temps, les Hollandais se rendirent maîtres de la route qui conduisait en Extrême-Orient. Ils s'installèrent à Malacca, s'emparèrent de Ceylan, « la perle de l'océan Indien », et chassèrent les Portugais de leurs établissements dans l'Inde. Au sud de l'Afrique, enfin, ils

conquirent la région voisine du cap de Bonne-Espérance et y fondèrent *Cape-Town*, sur la baie de la Table. Sur la voie maritime ils remplaçaient les Portugais.

L'empire colonial et les compagnies de commerce. — Leur empire colonial était donc très vaste et la majeure partie formait un tout compact au sud-est de l'Asie. Cet empire fut très prospère : la population de la capitale Batavia atteignit alors jusqu'à 500 000 habitants. Batavia fut la résidence du gouverneur général, véritable souverain nommé pour trois ans; il disposait de forces considérables, 180 vaisseaux de guerre, 13 000 marins hollandais et 120 000 soldats indigènes commandés par des officiers hollandais. Pour l'administration, il était assisté d'un conseil supérieur et avait sous ses ordres de nombreux fonctionnaires auxquels il était interdit de faire du commerce.

Celui-ci fut exclusivement aux mains de sociétés et ce sont les Hollandais qui ont ouvert l'ère des *grandes compagnies* commerciales. Ils en fondèrent deux très importantes.

1° En 1602, plusieurs cités de Hollande, parmi lesquelles se trouvaient Amsterdam, Middelbourg et Delft, s'entendirent pour créer la *Compagnie des Indes orientales*, dont le capital était de 14 200 000 francs, divisé en actions de 600 livres chacune. Cette compagnie obtint le monopole du trafic avec les régions situées à l'est du cap de Bonne-Espérance et la souveraineté des territoires nouveaux qu'elle occuperait. Elle établit son centre d'opérations à Batavia. Là, les navires, venus de l'Europe, débarquaient les marchandises; celles-ci étaient transportées à bord de bâtiments d'un plus faible tonnage qui allaient les répandre dans les diverses parties des Indes Néerlandaises.

La compagnie s'efforça d'étendre son domaine économique. Elle envoya des marins reconnaître le littoral de l'Australie, qui porta d'abord le nom de Nouvelle-Hollande; en 1642, Abel Tasman en fit le tour, débarqua sur la Terre de Van-Diémen ou Tasmanie et explora ensuite la Nouvelle-Zélande.

La compagnie avait son siège social en Europe, à Amsterdam, et elle était administrée par un conseil composé de dix-sept directeurs et de soixante membres élus. La prospérité fut telle que, pendant un siècle, elle distribua

annuellement à ses actionnaires un dividende variant entre 15 et 50 p. 100 (la moyenne fut de 21 p. 100).

2° En 1621-2 fut créée la *Compagnie des Indes occidentales.* Son champ d'action fut beaucoup moins vaste. Elle eut seulement le monopole du commerce avec les colonies hollandaises d'Amérique. Elle eut comme centre Caracas dans le Venezuela et se borna presque au commerce de contrebande avec les possessions espagnoles et portugaises. Elle n'eut donc jamais l'importance de la précédente.

Pour alimenter ce commerce, l'industrie hollandaise ne pouvait fournir qu'en partie le fret nécessaire. Aussi le revenu le plus considérable et le plus assuré vint-il de ce que les Hollandais se firent les *intermédiaires* entre les autres peuples de l'Europe qui ne possédaient pas encore de marine. Pendant la première moitié du XVIIe siècle, ils furent les commissionnaires, les courtiers du monde entier; de ce chef, ils réalisaient chaque année un bénéfice d'un milliard environ. Un de leurs publicistes écrivait à juste titre : « Les habitants de notre république pompaient, comme l'abeille, le suc de tous les pays. On a dit que la Norwège était leur forêt, les rives du Rhin, de la Garonne et de la Dordogne leurs vignobles, l'Allemagne, l'Espagne et l'Irlande leurs parcs à moutons, la Prusse et la Pologne leurs greniers, l'Inde et l'Arabie leurs jardins. »

Tout aboutissait à Amsterdam qui succéda à Cadix et à Lisbonne. Une *banque* y fut fondée en 1609 et elle fut bientôt assez riche pour pouvoir prêter aux souverains. On comparait Amsterdam à Venise à cause de ses bassins étendus et de ses multiples canaux et on l'appelait la Venise du nord; mais la cité hollandaise dépassa de beaucoup la ville italienne par l'activité commerciale.

La décadence. — Cet essor inouï devait provoquer la jalousie des autres nations qui voulaient, elles aussi, faire du commerce. L'Angleterre, la première, entreprit la lutte contre la Hollande; sous Cromwell, devenu le maître, on promulgua, en 1651, l'*acte de navigation* d'après lequel tout navire étranger ne pouvait importer en Angleterre que des marchandises produites par son pays d'origine. Les Hollandais ne voulurent pas accepter sans résistance ce coup terrible porté à leur commerce. Ils engagèrent contre l'Angleterre deux luttes maritimes : dans la première, 1653, ils furent battus; dans la seconde, 1665-7, il

n'y eut ni vainqueurs ni vaincus. Il semblait donc que la guerre dût être encore une fois reprise lorsque les circonstances politiques amenèrent brusquement la réconciliation des deux rivaux ; en 1688, le stathouder de Hollande, Guillaume d'Orange, devint roi d'Angleterre sous le nom de Guillaume III.

Cet événement tourna au désavantage de la Hollande. Celle-ci, a-t-on dit souvent et très justement, fut comme une frêle barque qui vogua dans le sillage du puissant navire britannique. Elle perdit la suprématie commerciale sur les mers : l'Angleterre, son alliée, recueillit tous les bénéfices.

CHAPITRE VI

L'ANGLETERRE ÉCONOMIQUE, DU XVIe AU XVIIIe SIÈCLE.

Les Anglais sont, avec les Français, les derniers venus dans l'histoire de la colonisation et du commerce. Mais ils devaient faire, à cet égard, des progrès rapides et immenses et acquérir la suprématie coloniale et maritime. Dans cette histoire, qui s'étend du XVIe au XVIIIe siècle, on doit faire deux parts bien distinctes :

1° Jusqu'au début du XVIIIe siècle, c'est une période de lente transformation et de préparation méthodique ;

2° Au XVIIIe siècle, les Anglais n'hésitent pas à entrer en lutte avec leurs principaux rivaux, les Français, et, s'ils font des pertes sensibles en Amérique, ils les compensent largement au détriment de la France et disposent d'un empire colonial déjà fort étendu.

A. — PÉRIODE DE TRANSFORMATION ET DE PRÉPARATION.

La politique des rois. — La transformation de l'Angleterre ne date que de la fin du XVe siècle, du moment où précisément les Espagnols et les Portugais tentaient leurs grandes expéditions. En 1485, après la terrible guerre des Deux-Roses qui a épuisé l'Angleterre pendant trente ans, la famille des Tudors acquiert le trône. Pour consolider sa couronne, le premier de ces rois, Henri VII, s'efforce de détourner des affaires intérieures l'esprit de ses nouveaux sujets. Il s'applique donc à développer le bien-être matériel et il pousse les Anglais vers la mer, leur montrant qu'ils ne doivent pas se contenter des produits agricoles de leur

pays, mais qu'ils doivent aller chercher la fortune au delà de l'Océan. Cette politique pratique est reprise et accentuée par la reine Élisabeth à la fin du XVIe siècle.

Les premières explorations. — Toutefois, pendant la majeure partie de ce siècle, les Anglais, soit à cause des guerres d'Italie, soit à cause de la Réforme, ne purent pas fonder des établissements durables. Du reste, les Espagnols et les Portugais étaient maîtres de la plupart des terres qui recélaient des métaux précieux ou dont le sol était fertile. Les Anglais se bornèrent donc à chercher de nouvelles voies qui les conduiraient aux Indes.

En 1497, Jean Cabot et son fils Sébastien, Italiens au service de Henri VII, se dirigèrent vers l'ouest, mais au nord de la route de Christophe Colomb; ils découvrirent une partie du Labrador, l'île de Terre-Neuve et quelques points de la côte des futurs États-Unis. Les expéditions ne se renouvelèrent de ce côté qu'à la fin du XVIe siècle et toujours plus au nord. Frobisher ne dépassa pas le Groenland; Davis parcourut, de 1585 à 1587, le détroit qui porte son nom et atteignit le 72e degré de latitude septentrionale; Hudson découvrit en 1610 la mer étendue située au nord du Canada (mer d'Hudson); Baffin fut encore plus hardi, mais dut s'arrêter au 78e degré. Les explorations cessèrent alors et le *passage du Nord-Ouest* ne devait être reconnu qu'au XIXe siècle.

Les Anglais tentèrent en même temps de trouver le *passage du Nord-Est*, par où ils pensaient pouvoir aller en Chine. Willoughby et Chancellor contournèrent la Scandinavie en 1553, aperçurent le vaste estuaire de l'Obi en Sibérie, mais durent rebrousser chemin. Leur tentative ne fut pas renouvelée.

C'est pendant ces explorations néanmoins que fut fondée la première des possessions coloniales de l'Angleterre. En 1584, Walter Raleigh abordait sur la côte atlantique des États-Unis et y créait la Virginie, qu'il nommait ainsi, dit-on, en l'honneur de la reine vierge Élisabeth.

La compagnie des Indes orientales. — Celle-ci, en effet, imitant son grand-père Henri VII Tudor, encouragea de plus en plus les Anglais à parcourir les mers et à aller au loin en vue de faire du commerce dans le monde entier. Elle fut, peut-être inconsciemment, la cause principale de la fortune future de l'Angleterre en fondant, en 1599, *la Compagnie*

des négociants de Londres pour le commerce des Indes Orientales.

Les débuts de cette compagnie furent fort modestes, puisque son capital était de 1 800 000 francs seulement. Son programme l'était aussi ; car la compagnie se proposait uniquement de faire des transactions avec le Levant, les Indes, Sumatra, la Cochinchine, la Chine et la Corée. Mais elle était une compagnie *exclusivement commerciale* ; c'est ce qui la distingue des compagnies hollandaises et françaises et c'est ce qui fit sa force. N'ayant pas de vues politiques, elle n'avait pas à craindre l'ingérence de l'état et son contrôle incessant et parfois vexatoire. Elle est donc le type des compagnies de commerce privées.

Elle était formée par des particuliers qui étaient pour la plupart des bourgeois et des commerçants riches, et qui voulurent avant tout faire fructifier leurs actions. Dans ce but, ils obtinrent le monopole du commerce dans les régions qu'ils avaient l'intention d'exploiter, le droit d'y créer des comptoirs fixes et d'y entretenir des agents particuliers, et le droit d'y lever des troupes qui seraient chargées de la défense et de la police. Dans les pays même où ils s'établirent, dans l'Inde par exemple, ils n'hésitèrent pas à payer aux souverains indigènes une redevance annuelle et à se reconnaître leurs vassaux ; en échange, ils reçurent des terres, des concessions sur lesquelles ils élevèrent leurs comptoirs. Ceux-ci étaient très simples ; à l'intérieur d'une enceinte fortifiée, on bâtissait quelques maisons pour les agents et des magasins pour les marchandises. Lorsque les comptoirs étaient nombreux et le territoire exploité considérable, la compagnie envoyait un délégué qui portait le titre de gouverneur et dirigeait une administration peu compliquée.

La compagnie des Indes orientales s'attacha surtout au commerce *d'importation*. Elle achetait en grandes quantités aux indigènes et revendait ensuite en Europe le thé, le riz, les soieries, les toiles de coton ou indiennes, mais beaucoup moins les épices. Elle acquit, en 1639, son premier territoire sur la côte orientale de l'Inde ; elle fonda là *Madras* dont elle fit le centre de ses opérations commerciales. Puis, en 1662, le roi Charles II lui vendit la dot de sa femme Catherine de Portugal, c'est-à-dire la région de *Bombay* à l'Ouest. Enfin le puissant souverain, le

grand Mogol, lui céda la branche occidentale du Gange inférieur, l'Hougly, sur lequel, en 1689, s'élevèrent les magasins de *Calcutta*.

Les colonies de l'ouest. — Du côté de l'ouest, les Anglais fondèrent aussi des colonies pendant le XVIIe siècle. Mais ici ce fut l'œuvre de *particuliers* ou du *gouvernement*, et non celle de compagnies de commerce. Plusieurs causes expliquent ce fait.

En premier lieu, la guerre contre l'Espagne procura aux Anglais l'occasion de s'emparer de nombreux territoires : ainsi Cromwell, en 1655, fit occuper la Jamaïque où les négriers se donnèrent rendez-vous et où se développa la culture de la canne à sucre. De plus, quelques îles des Antilles, la Barbade et Montserrat, par exemple, devinrent les repaires de flibustiers et de boucaniers anglais.

Mais ce sont surtout les guerres civiles et religieuses qui provoquèrent l'expansion coloniale. Les puritains, persécutés en Angleterre, traversèrent l'océan Atlantique pour créer une nouvelle patrie : au nord de la Virginie, ils fondèrent cinq colonies auxquelles ils donnèrent le nom général de Nouvelle-Angleterre; il s'y fixa, sans espoir de retour dans la Grande Bretagne, une population rude, laborieuse, de caractère énergique et indépendant, et de mœurs austères. A leur tour, des gentilshommes anglicans ou catholiques émigrèrent après l'exécution de Charles Ier et le triomphe de Cromwell en 1649. Ils vinrent créer, à côté de la Virginie, trois autres colonies où ils ne changèrent pas leur manière de vivre ; ce furent de grands propriétaires terriens, qui s'adonnèrent à la culture du tabac ou du riz et qui, ne travaillant pas eux-mêmes, s'entourèrent d'armées d'esclaves noirs que l'on amenait de l'Afrique.

Ce territoire colonial s'agrandit ensuite par la conquête de trois possessions hollandaises en 1667 et par la fondation, dans le premier quart du XVIIIe siècle, de la Géorgie.

Ainsi, entre les Alleghanys et l'océan Atlantique, s'étendaient treize pays, appartenant à l'Angleterre et peuplés d'un million d'habitants très actifs. Chacun d'eux était un état véritable, ayant à sa tête un gouverneur nommé par le roi, mais aussi une assemblée composée des députés choisis par les colons. D'autre part, la prospérité y fut très rapidement acquise; à la fin du XVIIe siècle, New-York,

Philadelphie, Boston étaient déjà d'importantes places de commerce.

L'acte de navigation. — Ayant acquis des débouchés nombreux et des possessions fertiles, les Anglais furent bientôt des commerçants redoutables. Ils furent du reste soutenus énergiquement par la politique de Cromwell. Celui-ci, le 9 octobre 1651, signa l'*Acte de navigation*, qui était l'œuvre de Henri Vane et qui venait d'être voté par le Parlement. Les principales stipulations de cet acte étaient les suivantes. Tout navire européen arrivant en Angleterre ne pourrait y débarquer que les produits de son pays. Toutes les marchandises provenant de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Asie pourraient être importées dans la Grande-Bretagne : 1° par des navires anglais; 2° par des bateaux étrangers, mais dont le capitaine serait anglais et dont l'équipage serait, pour les trois quarts, composé de matelots anglais. Enfin, la pêche et le cabotage dans les parages de l'Angleterre étaient exclusivement réservés aux bateaux anglais.

L'acte de navigation est un acte capital dans l'histoire économique de l'Angleterre; inspiré par une politique *protectionniste*, alors obligatoire, il a eu non seulement des résultats immédiats, mais encore des conséquences très graves dans l'avenir. Il a forcé les Anglais à aller chercher eux-mêmes au dehors les produits nécessaires à leur existence. Il a entraîné la création d'une flotte et, à mesure que les besoins du pays croîtront, la flotte croîtra. Il marque donc le début de la puissance navale anglaise.

Les commencements de l'industrie. — Il causa deux guerres avec la Hollande qui ne put être victorieuse et qui se laissa bientôt absorber par l'Angleterre. En outre, au XVIIe siècle, les Espagnols et les Portugais ne comptaient plus comme peuples commerçants. Les Français semblaient devoir être les seuls qui pussent s'opposer au développement de l'Angleterre. Ils vinrent au contraire l'aider par la révocation de l'édit de Nantes en 1685. Chassés de leur patrie par l'intolérance religieuse de Louis XIV, de nombreux protestants émigrèrent et vinrent se mettre à l'abri des persécutions dans la Grande-Bretagne. Grâce à eux, celle-ci renouvela ses anciens procédés de fabrication d'une foule de produits, tapis, chapeaux, modes, soieries, batiste, toiles peintes, etc.; dans un quartier de Londres,

Spitalfields, se localisa dès lors l'industrie des taffetas de soie. Les colonies anglaises bénéficièrent, elles aussi, de l'émigration protestante; New-York et la Virginie devinrent une patrie nouvelle pour beaucoup de réformés.

Mais cet essor si varié et déjà rapide ne pouvait pas encore satisfaire les Anglais. Ils visaient à obtenir la suprématie maritime et commerciale. Pour cela il leur fallait arrêter les Français, leurs seuls rivaux. C'est ce dont ils s'occupèrent au XVIIIe siècle; ils n'hésitèrent pas à leur faire la guerre jusqu'au moment où ils furent arrivés à leurs fins, le démembrement à leur profit de l'empire colonial français.

B. — LA LUTTE CONTRE LA FRANCE.

Causes de la rivalité. — En effet, malgré tout, la situation des colonies anglaises au commencement du XVIIIe siècle apparaissait périlleuse. En Amérique, les Français possédaient la Louisiane, le cours du Mississipi et le Canada; ils entouraient presque les treize colonies qui, si elles ne réussissaient pas à franchir ce demi-cercle, étaient menacées d'étouffer entre les Alleghanys et l'océan Atlantique. De même, dans l'Inde, la Compagnie française faisait une rude concurrence à la Compagnie anglaise; avec *Dumas* et *Dupleix*, elle allait développer à tel point sa puissance que non seulement la prospérité, mais même l'existence des comptoirs anglais parurent être en jeu.

La lutte était donc obligatoire pour les Anglais; ils l'entreprirent avec décision et, pour abattre leurs ennemis, il ne leur fallut qu'une cinquantaine d'années.

Leur tactique fut à la fois très habile et très simple. Ils s'efforcèrent d'occuper la France en Europe en l'engageant dans les conflits continentaux, pendant qu'eux-mêmes se consacreraient exclusivement à la lutte maritime. Ils profitèrent de deux guerres, celle de la Succession d'Autriche et celle de Sept Ans. Le traité de Paris, 1763, consacra définitivement leur victoire.

Cette rivalité coloniale a donc deux théâtres principaux, l'Inde et l'Amérique.

La lutte dans l'Inde. — De prime-abord, il ne semblait pas que, dans l'Inde, les Anglais pussent être vainqueurs. En effet, la Compagnie française des Indes Orientales

avait brillamment prospéré grâce à l'intelligente activité et à l'initiative hardie de plusieurs de ses agents. Ceux-ci avaient accaparé tout le commerce entre les ports, tout le cabotage. *Dumas* avait créé une armée indigène de *cipayes* et, pour étendre l'influence française, commencé à s'immiscer dans les différends qui s'élevaient entre les princes hindous. *Dupleix*, son successeur en 1741, avait développé ce système dans une très large mesure. Aussi, pendant la guerre de la Succession d'Autriche, put-il, avec le concours de la flotte de La Bourdonnais, repousser avec succès toutes les attaques des Anglais et prendre même l'offensive. Le traité d'Aix-la-Chapelle, en 1748, reconnut la prépondérance des Français dans l'Inde : ils durent seulement restituer Madras qu'ils avaient enlevé à la Compagnie anglaise.

Celle-ci, pendant la période de paix qui suivit, essaya vainement d'entraver les projets grandioses de Dupleix. Elle ne put l'empêcher de consolider l'influence de la France, depuis le golfe d'Oman jusqu'à celui du Bengale, sur un territoire peuplé de 30 millions d'habitants. Elle eût alors recours au gouvernement de la métropole qui intervint énergiquement auprès de celui de la France et l'accabla de protestations contre les illégalités supposées, commises par Dupleix. Louis XV et ses ministres, indifférents aux questions coloniales, voulaient la paix à tout prix ; ils pesèrent sur les décisions de la Compagnie française qui, mécontente de ce que les bénéfices n'étaient pas encore considérables, sacrifia l'avenir au présent et remplaça Dupleix par un gouverneur ignorant, Godeheu (1754). Conformément à ses instructions, celui-ci signa, aussitôt après son arrivée à Pondichéry, le traité désastreux qui porte son nom : les deux compagnies rivales s'engageaient à renoncer à tous leurs protectorats et droits de suzeraineté sur les princes hindous. En apparence ce traité était équitable : en réalité, la Compagnie anglaise, qui renonçait à tout, possédait à peine quelques comptoirs, tandis que la Compagnie française abandonnait toute l'Inde péninsulaire.

Ce succès diplomatique ne suffit pas aux Anglais; ils craignaient qu'il n'y eût un nouveau Dupleix pour reconstituer l'empire colonial français à leur détriment. Il fallait donc chasser les Français de l'Inde ; le but fut atteint par la guerre de Sept Ans. Malgré la vaillance du gouverneur

Lally-Tollendal, Pondichéry dut capituler le 18 janvier 1761 et cette chute marqua la fin de la domination française dans l'Inde.

Les Anglais entreprirent dès lors la conquête de tout le pays. Elle fut commencée par *Robert Clive* qui reprit la politique de Dupleix et qui, par la victoire de Plassey, avait déjà donné le Bengale à sa patrie (1757). Le traité de Paris (1763) consacra la défaite de la France. Il lui laissa seulement cinq villes qui ne devaient pas être fortifiées et avoir des garnisons; ce seraient uniquement cinq comptoirs commerciaux, avec, dans leurs environs, quelques loges ou petits territoires. Menacés par le voisinage des villes anglaises, ces comptoirs ne devaient plus avoir aucune influence politique ou économique et la Compagnie anglaise put dès lors étendre son champ d'action sur l'Inde entière.

La lutte en Amérique. — A la même époque, les Anglais exécutèrent un plan semblable du côté de l'Amérique. Mais ils furent obligés de procéder avec plus de circonspection parce que les colonies françaises formaient là un tout, avaient une population assez dense et énergique, étaient en somme beaucoup plus puissantes que celles de l'Inde.

Il était d'abord nécessaire de percer le demi-cercle qu'elles formaient à l'ouest autour des colonies anglaises et qui empêchait celles-ci de s'étendre vers les plaines immenses du Far-West américain. Les Anglais y parvinrent en partie dès le début du XVIIIe siècle, à la fin de la guerre de la Succession d'Espagne : aux traités d'Utrecht, 1713, la France leur céda en effet l'île de Terre-Neuve et la presqu'île de l'Acadie ou Nouvelle-Écosse. Elle leur livrait l'entrée du Saint-Laurent, c'est-à-dire les portes du Canada.

Mais la lutte décisive ne s'engagea que plus tard. Pendant la guerre de la Succession d'Autriche, les Anglais s'emparèrent de Louisbourg, qu'ils durent rendre au traité d'Aix-la-Chapelle en 1748. C'est ce traité même qui leur fournit l'occasion d'intervenir une dernière fois; il déclarait en effet que les frontières entre les colonies des deux nations seraient fixées ultérieurement par des commissaires délégués. Cette question soulevait beaucoup de difficultés dans la vallée de l'Ohio, route la plus directe du Canada à la Louisiane. Les Français y élevèrent des forts : de leur côté, les Anglais voulaient percer cette ligne pour atteindre

la riche vallée du Mississipi. Le conflit, diplomatique d'abord, se transforma vite en guerre ouverte (1755).

Les Anglais s'engagèrent à fond et furent soutenus par tous leurs colons, tandis que les Français s'épuisaient à combattre le roi de Prusse, Frédéric II, et se désintéressaient des Canadiens. Jusqu'en 1758 cependant, le hardi marquis de *Montcalm* repoussa leurs attaques et leur fit subir de graves échecs. Mais, en 1759, les Anglais, remontant le Saint-Laurent, amenèrent jusque sous les murs de Québec une véritable armée : dans la bataille décisive du 13 septembre, les deux généraux furent tués, et les Anglais furent vainqueurs. Quelques années après, le traité de Paris de 1763 leur cédait le Canada et tous les territoires situés sur la rive gauche du Mississipi. « Point de repos pour nos treize colonies tant que les Français seront en Amérique », s'était écrié Franklin dès le commencement du conflit. Ce but était atteint et même dépassé : car les treize colonies pouvaient s'étendre librement vers l'ouest et l'Angleterre acquérait, au nord, un immense territoire qu'elle allait s'efforcer de mettre en valeur.

La perte des colonies américaines. — Cependant un premier déboire était réservé à la Grande-Bretagne douze ans après la fin de cette guerre heureuse. Les treize colonies se révoltèrent contre la métropole.

Cette nouvelle lutte fut une conséquence indirecte de la précédente. Celle-ci avait coûté des sommes énormes à l'Angleterre, et, par suite, les impôts s'étaient accrus d'une façon démesurée. Le roi George III et ses ministres pensèrent que, en compensation des sacrifices faits, les Anglais devaient retirer de leurs colonies les plus larges profits commerciaux et que, d'autre part, les colonies devaient supporter une part des charges communes. Ils prirent donc les mesures suivantes : 1° les lois réservant aux navires anglais le monopole du commerce maritime avec les colonies seraient désormais rigoureusement observées; 2° l'impôt du timbre, qui frappait tous les actes juridiques dans la métropole, serait étendu aux colonies.

Les Américains ne protestèrent pas contre la première mesure parce qu'ils étaient sûrs de l'éluder en pratiquant, comme auparavant, la contrebande. Mais ils s'insurgèrent contre la seconde : puisque, malgré leur qualité de colons, ils étaient assimilés aux citoyens anglais, ils devaient,

comme ceux-ci, approuver l'impôt avant qu'il ne fût levé. Le gouvernement anglais céda; il supprima la taxe, mais, par une maladresse irréfléchie, il la remplaça en établissant des droits de douane sur un certain nombre de marchandises apportées d'Angleterre, sur les fers, les couleurs, le verre, le papier, le thé. Les Américains s'étant entendus pour ne plus acheter ces produits, l'importation anglaise fléchit d'un tiers. On supprima donc encore tous ces droits, sauf le dernier : les Américains décidèrent alors de ne plus laisser débarquer du thé et, en 1773, trois navires chargés de cette denrée étant entrés dans le port de Boston, quelques habitants déguisés en Peaux-Rouges jetèrent la cargaison à la mer. Ce fut le signal de la guerre.

Elle dura jusqu'en 1783. Grâce à l'accord de tous les colons, grâce à l'énergie jamais découragée d'un riche planteur de la Virginie, *Georges Washington*, grâce aussi à l'intervention armée de la France qui désirait prendre sa revanche, l'Angleterre fut vaincue. Le traité de Versailles du 3 septembre 1783 stipula l'indépendance des États-Unis dont le territoire s'étendit depuis l'océan Atlantique jusqu'au Mississipi; il rendit à la France le Sénégal et quelques petites Antilles et, comme l'Espagne recouvrait la Floride, la Louisiane était reprise par la France.

La situation de l'Angleterre à la fin du XVIII[e] siècle. — Ainsi, à la fin du XVIII[e] siècle, l'Angleterre subissait un grave échec; elle était forcée de laisser constituer à son désavantage un état nouveau, les États-Unis. Néanmoins, quand on compare sa situation au début du XVIII[e] siècle avec celle qu'elle avait encore en 1783, on voit quels profonds changements se sont accomplis. Les Anglais, qui n'étaient rien, avaient chassé leurs adversaires les plus redoutables, les Français, de l'Inde et du Canada; ils s'étaient entièrement substitués à eux, et, malgré la perte des États-Unis, ils étaient vraiment les maîtres sur mer. Ils possédaient déjà la suprématie commerciale et maritime dans le monde et ils devaient la conserver jusqu'à nos jours.

CHAPITRE VII

HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE[1]
MOYEN AGE ET DÉBUT DES TEMPS MODERNES

Jusqu'aux temps modernes, l'industrie et le commerce ne se sont guère développés en France, parce que, sauf exception, les circonstances ne leur ont guère été favorables. Les invasions des Barbares, les rigueurs du système féodal, la guerre de Cent Ans ont à plusieurs reprises entravé leur expansion. C'est cependant au cours du moyen âge qu'ils se sont organisés et ont pris le caractère qu'ils devaient conserver jusqu'à la fin de l'ancien régime.

Ils eurent quelque sécurité aux XIIIe et XIVe siècles seulement, lorsque les bourgeois des villes eurent, par des moyens variés, obtenu de leurs seigneurs des franchises, garanties par des *chartes*, et lorsque la royauté capétienne commença à exercer sur eux sa protection. Mais, jusque vers 1789, ni l'industrie, ni le commerce ne furent libres.

L'industrie. — On ne peut comparer l'industrie du moyen âge à l'industrie contemporaine. Comme on ne connaissait alors ni la vapeur ni l'électricité, il n'existait pas de machines qui pussent produire en grande quantité et rapidement. L'artisan travaillait lui-même, de ses propres mains, et ne fabriquait des objets qu'en très petit nombre, pour satisfaire seulement aux besoins de ses concitoyens dans la ville où il était installé. Il ne pouvait

1. Tout ce qui concerne la question de l'association commerciale, non-seulement en France, mais dans les divers pays de l'Europe, est expliqué dans l'ouvrage de Frignet : *Histoire de l'association commerciale depuis l'antiquité jusqu'au temps actuel*, Paris, F. Alcan.

songer à fabriquer pour les autres cités, et encore moins pour les pays étrangers. Car les communications étaient peu faciles : de Paris à Marseille, le voyage durait plus d'un mois, tandis qu'il suffit aujourd'hui de douze heures. L'industrie fut donc presque exclusivement *locale*.

Il n'y eut pas davantage ce que l'on appelle des établissements industriels, occupant un personnel parfois extraordinairement nombreux : aucun bourgeois n'était assez riche pour construire de grandes usines ou de grandes manufactures. L'industrie était concentrée dans de petits ateliers, où vivaient en commun le patron et cinq ouvriers au maximum. Ces ateliers se pressaient dans des rues très étroites; le jour n'y arrivait guère, le soleil jamais. Aussi devait-on travailler près d'une fenêtre, dans une boutique largement ouverte. Du reste, les règlements l'imposaient parce qu'on ne voulait pas qu'il y eût des secrets de fabrication et aussi pour que la surveillance fût aisée. Le soir, aussitôt que la cloche de l'église voisine avait sonné l'angélus, toutes les boutiques devaient être fermées; le travail à la lumière était interdit par crainte des incendies qui se propageaient sans obstacle puisque la plupart des maisons étaient en bois.

Enfin, n'est pas industriel qui veut, comme aujourd'hui. Il fallait prouver que l'on connaissait vraiment son métier, et surtout se soumettre à une multitude de règlements minutieux. L'industrie n'était pas *libre*.

Les corporations. — Dans chaque ville, tous les artisans de même métier ou de même industrie se groupaient et formaient une *corporation*.

La corporation est un *syndicat obligatoire* : l'artisan est tenu de faire partie de celle de son métier. La corporation a plusieurs caractères : elle est à la fois une société de secours mutuels, une confrérie religieuse et une administration régulièrement organisée. Elle dispose d'une caisse spéciale dont les fonds sont fournis par les cotisations de ses membres; elle peut ainsi secourir les orphelins, les veuves et les vieux ouvriers incapables de gagner leur vie. Elle a une bannière sur laquelle figure l'image du patron et entretient à ses frais dans l'église la chapelle de ce protecteur : ainsi saint Fiacre était le patron des jardiniers, Saint Joseph celui des charpentiers, etc. La bannière était déployée lors des cérémonies publiques, des processions,

de la fête annuelle de la corporation, et aussi lorsqu'on allait livrer bataille hors de la ville ou sur les murs. Les chefs de la corporation étaient choisis tantôt par les maîtres, tantôt par les seigneurs : c'étaient les *jurés*, ou *syndics* ou *prudhommes*. Ils étaient chargés de faire la police du métier et de veiller à l'observation des règlements. Ces fonctions devinrent plus tard des offices que l'on payait fort cher, mais qui donnaient beaucoup de profits : on les appelait des *jurandes*. La corporation avait aussi ses coutumes ou règlements : Louis IX ordonna de réunir en un volume celles des corporations de Paris : de là le *Livre des Métiers* d'Étienne Boileau, ouvrage capital pour connaître toute cette histoire économique.

Ces règlements fixaient d'une façon précise : — 1° les conditions pour entrer dans un métier; — 2° les conditions du travail.

Le premier grade dans cette hiérarchie sociale était celui d'*apprenti*. L'apprentissage pouvait durer de six mois à dix ans, suivant les métiers. L'apprenti était logé et nourri par le maître qui généralement recevait en échange une certaine somme; il était sous la domination du maître qui pouvait le corriger, mais ne devait pas, d'après les règlements, le faire battre par sa femme. Il devenait ensuite *compagnon* ou ouvrier. Le plus souvent, celui-ci habitait chez son patron et mangeait avec lui : à partir du XIVe siècle, il prit l'habitude, — non encore perdue aujourd'hui, — de voyager et d'aller de ville en ville, de faire le tour de France pour se perfectionner dans son métier. Il lui était possible de devenir *maître* ensuite; mais les conditions d'admission étaient très difficiles. En effet, la corporation ne pouvait s'étendre et le nombre des maîtrises était limité; il fallait donc attendre une vacance. De plus il y avait à payer des droits, au roi ou au seigneur, à la corporation, à chaque maître en particulier. Enfin, — mais plus tard, — l'ouvrier dut exécuter ce que l'on appelait un chef-d'œuvre, travail long et qui lui coûtait cher; encore n'était-il admis qu'après avoir passé cet examen devant les jurés, c'est-à-dire devant les maîtres eux-mêmes.

Les règlements furent excessivement nombreux et multipliés dans l'intention d'empêcher les fraudes et de maintenir intacte la bonne réputation du métier. Ils s'attachaient aux plus infimes détails. Ils fixaient le poids et les

dimensions des objets que l'on fabriquait; ils déterminaient la qualité de la matière première, la façon de l'employer, etc. Les jurés faisaient l'office d'inspecteurs; ils infligeaient des amendes à ceux qui violaient les règlements. Ils confisquaient tout objet qui n'avait pas été fabriqué suivant les prescriptions, l'exposaient au pilori, puis en ordonnaient la destruction. Si l'artisan fraudeur devenait un récidiviste invétéré, c'est lui qui était exposé au pilori.

Dans chaque ville, les gens de même métier se rapprochaient les uns des autres et demeuraient le plus souvent dans les mêmes rues : on en trouve la trace encore aujourd'hui, rues de l'Argenterie, de l'Aiguillerie, de la Ferronnerie, de la Verrerie, etc.

Cela ne veut pas dire que les corporations fussent toujours d'accord. Dans chaque métier se trouvaient en effet plusieurs corporations dont chacune voulait avoir, pour elle, le monopole : les procès qui s'engagèrent entre les tailleurs et les fripiers, les drapiers et les foulons, les cuisiniers et les rôtisseurs, etc., furent séculaires ou plutôt interminables.

A l'origine, la corporation fut un bienfait pour l'industrie. Elle protégea les artisans à la fois contre l'arbitraire seigneurial et la concurrence étrangère; elle leur assura un monopole et leur permit d'acquérir rapidement la richesse; enfin elle reposait sur un principe excellent, celui de l'association. Mais elle devint bientôt étroite, tyrannique par ses règlements et hostile à toute innovation; elle défendit avec âpreté ses privilèges et s'enferma dans la routine; elle devint ainsi un obstacle à toute amélioration et à tout développement.

Le commerce. — Le commerce, comme l'industrie, vécut par le *monopole* et l'*association*. Les marchands se réunirent en corporations, d'abord pour se défendre contre les abus du système féodal, puis pour s'enrichir au détriment de tous autres. En France, la plus importante fut celle des marchands de l'eau à Paris.

Toutefois le commerce fut constamment entravé par plusieurs inconvénients. En premier lieu, la sécurité n'existait pas toujours sur les routes. Les commerçants avaient à redouter les brigands, routiers et cottereaux, et les seigneurs eux-mêmes qui ne se faisaient aucun scrupule de piller les convois et de rançonner les marchands,

malgré les saufs-conduits qu'ils leur avaient vendus. Aussi les marchands s'entendaient-ils souvent pour organiser des caravanes communes : ils soldaient et armaient des hommes pour les accompagner et les défendre. — De plus, les droits qu'il fallait payer étaient innombrables, droits de passage, de péage, de gué, etc., qui se renouvelaient à chaque seigneurie, à chaque ville, à chaque pont, etc.; de Roanne à Nantes, par exemple, on payait soixante-quatorze fois. — Enfin, la vente des marchandises était soumise à une foule d'impôts qui augmentaient le prix des objets, impôts de hallage, de pesage, de mesurage, etc.

Le commerce était surtout un commerce de *transit.* Cependant, à époques fixes, les marchands se réunissaient dans certaines villes, où se tenaient des *foires* d'une durée variable. Les plus fréquentées en France furent celles de Beaucaire dans le midi, de Champagne à Troyes et à Provins, de Saint-Germain, de Saint-Ladre et du Lendit à Paris.

Les périodes du commerce au moyen âge. — Dans cette longue série de siècles, il faut distinguer deux moments principaux : — 1° depuis les Croisades jusqu'à la guerre de Cent Ans; — 2° après la guerre de Cent Ans.

1° Les Capétiens, d'abord impuissants, rétablirent peu à peu l'ordre dans le pays et réunirent à la couronne la majeure partie des grands fiefs. Paris, d'abord débouché modeste de la région voisine, devint alors une importante place de commerce. La *corporation des marchands de l'eau* y obtient le monopole de la navigation sur la Seine depuis Montereau jusqu'à Mantes; aucun bateau ne pouvait débarquer des marchandises à Paris sans être accompagné d'un délégué de la Hanse, qui prélevait une taxe. D'autres corporations se formèrent : celle de la *boucherie* finit par se réduire à quelques familles et ses étaux devinrent, comme les fiefs seigneuriaux, héréditaires; celle des *crieurs* avait le monopole de la publicité; il y en eut en tout une centaine, groupées par quartiers et par rues. A la foire du Lendit on trouvait réunies les marchandises d'Espagne, de Grande-Bretagne, de Provence, de Lombardie.

En dehors du domaine royal, quelques provinces connurent une ère de prospérité. La Champagne, à l'est,

est célèbre par ses *six* grandes *foires*, disposées de façon à faire une foire permanente à Troyes et à Provins. Pendant toute la durée, on y vendait des épices, des drogueries, des bestiaux; pendant les dix premiers jours, les draps et les tapis; pendant les dix jours suivants, les cuirs et les peaux, etc. Les comtes de Champagne y assuraient un service d'ordre et protégeaient les marchands. A l'ouest, la Normandie eut aussi ses foires, mais se tourna surtout vers le commerce maritime. Dieppe et Harfleur avaient une véritable marine marchande; Rouen était en relations avec l'Irlande et le nord de l'Europe où elle expédiait les vins de Bourgogne et avait, comme Paris, une corporation des marchands de l'eau. Les riches armateurs de Nantes et de la Rochelle exportaient les vins, les fruits et les laines de la région de la Loire vers l'Espagne et le Portugal au sud, le Danemark et l'Allemagne au nord. Dans le sud-ouest, Bordeaux faisait le commerce de la résine et du goudron, expédiait en Angleterre les vins du Médoc et tirait du nord de l'Europe du beurre, du fromage, de la viande salée. La reine du Languedoc, Montpellier, aux monnaies si pures et si loyales, compta jusqu'à 120 000 habitants : elle vendait les draps grossiers des Cévennes, les cuirs de Cordoue, de la coutellerie et de l'orfèvrerie : son port de Maguelonne envoyait des navires jusqu'au Maroc et en Syrie. Les tartanes de Marseille enfin transportaient dans le nord de l'Afrique des bois, des vins, des huiles, des savons et des draps.

Toute cette activité fut ruinée par la guerre de Cent Ans.

2° Avant l'expulsion définitive des Anglais, le relèvement économique est dû à *Jacques Cœur*, que l'on a déclaré être le « type du commerçant patriote ». Établi à Montpellier, il y fonde une maison d'exportation pour le Levant, l'Égypte et le Maghreb; Narbonne, Beaucaire, Tours, Paris, Bourges ont bientôt des succursales; le comptoir principal, celui de Marseille, est confié au neveu de Jacques Cœur : trois cents représentants achètent ou vendent des épices, des fourrures, des lainages, des soieries, des métaux précieux, ou exploitent des mines de cuivre et de plomb argentifère près de Lyon, ou dirigent des manufactures de draps à Florence : du port

de Lattes, près de Montpellier, douze galères vont sur la Méditerranée dans toutes les directions. Jacques Cœur fit ainsi une fortune de 55 millions environ; mais il fut victime de l'ingratitude de ses débiteurs parmi lesquels se trouvait le roi Charles VII. Emprisonné, condamné à mort, il vit sa peine commuée en celle du bannissement; passé à l'étranger, il mourut probablement au siège de Chio en combattant pour le pape contre les Turcs (vers 1455).

Le développement économique jusqu'à Henri IV. — Le développement économique ne subit pas ensuite de grandes fluctuations : sa marche est normale. Divers rois s'en préoccupèrent dès lors avec plus de soin que leurs prédécesseurs; ils commencèrent même à pousser leurs sujets vers la voie maritime et coloniale. Ce souci se remarque surtout chez deux d'entre eux, Louis XI et François Ier.

Le roi *bourgeois* Louis XI devait favoriser les *bourgeois* industriels et commerçants. Il fit planter des mûriers en Touraine et installa à Tours les premières fabriques de soieries françaises. Il protégea les foires de Lyon où se rendaient principalement les savants, les imprimeurs, les libraires. Il établit un système régulier des *postes* pour son usage personnel d'abord, pour celui de ses sujets ensuite. Il convoqua enfin à Paris une sorte de conseil de commerce, comprenant des négociants notables, qui devaient renseigner le souverain sur les besoins économiques du pays.

François Ier fut surtout un protecteur éclairé du commerce. Il signa en 1535 les *Capitulations* avec son allié, le sultan Soliman II : ce fut un vrai traité de commerce en 19 articles, d'après lequel les Français étaient autorisés à s'établir librement en Turquie, à y avoir des tribunaux consulaires et à y faire du négoce sans avoir à payer des droits : de là l'influence acquise par la France dans la Méditerranée orientale, dans les Échelles du Levant.

François Ier a fondé le Havre, où les travaux furent commencés en 1517 et qui devint rapidement un port florissant. L'ingénieur Adam de Craponne creusa les premiers canaux d'irrigation dans le désert de la Crau; une embouchure nouvelle fut ménagée à l'Adour près de Bayonne; l'entrée de la Gironde fut signalée par la tour de Cordouan. En même temps, les industries de luxe

s'introduisaient en France, grâce surtout à des ouvriers italiens : Lyon eut des manufactures de soieries, Montpellier des fabriques de velours et de satin, Rouen des fabriques de faïence et d'émaux.

Enfin François Ier ne voulut pas laisser les Espagnols et les Portugais devenir seuls maîtres des pays d'outre-mer. Terre-Neuve fut occupée en 1524. Le Malouin Jacques Cartier explora, dans trois voyages successifs, une partie du cours du Saint-Laurent (1534-1543). Des Basques, en allant pêcher la morue à Terre-Neuve, atterrirent à l'île du Cap-Breton. Les Français allèrent même faire du commerce dans les pays éloignés : un Dieppois, Jean Ango, se rendit célèbre par ses armements maritimes, eut des relations régulières avec le Brésil et les régions des épices et fit une fortune qui lui attira, comme autrefois à Jacques Cœur, bien des envieux.

Dans la première moitié du XVIe siècle, la France se développait donc avec rapidité et tâchait de se créer des débouchés coloniaux. Toute cette prospérité fut détruite par les guerres de Religion : pendant plus de trente ans, le pays fut bouleversé et ruiné par des luttes affreuses et il fallut attendre le règne libérateur et réparateur de Henri IV pour que la France pût prendre un nouvel essor.

CHAPITRE VIII

HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE (*suite*)
(HENRI IV ET SULLY, RICHELIEU)

A. — HENRY IV ET SULLY.

Au point de vue économique, le nom du ministre *Sully* est inséparable de celui du roi *Henri IV*. Tous deux se dévouèrent également au relèvement de la France et, s'ils n'eurent pas toujours les mêmes idées, il n'y eut là que des divergences peu importantes qui n'empêchèrent pas les deux collaborateurs d'atteindre leur but.

En 1593, en effet, la situation de la France était déplorable. Les guerres religieuses avaient non seulement détruit l'autorité royale, mais dépeuplé le pays. Les champs n'étaient plus cultivés; l'industrie et le commerce n'existaient plus; l'état n'avait aucune ressource.

Finances. — Sully se proposa d'abord d'éviter que le peuple fût accablé par de trop lourdes charges et le produit des impôts gardé par les officiers royaux, qui ne le transmettaient pas au trésor.

Il fit donc organiser une *comptabilité* exacte et rigoureuse et, par l'institution de registres régulièrement tenus, il arrêta les vols des gens de finance. Il revisa sévèrement la liste des pensions accordées par le faible gouvernement monarchique pendant les guerres civiles : dans la classe des contribuables rentrèrent ainsi plus de quarante mille personnes qui avaient obtenu ou simplement usurpé des titres de noblesse pour s'exempter de l'impôt. D'autre part, il fallait se procurer des ressources qui ne fussent pas aléatoires. Par suite, Sully augmenta la taxe sur le sel, la

gabelle et créa en 1604 un impôt annuel prélevé sur les officiers de justice et de finance qui, en échange, recevaient le droit de transmettre leur charge à leur fils : cet impôt, provisoire, devait être levé seulement pendant neuf ans; mais, à la fin de la première période, il fut renouvelé et il subsista jusqu'à la Révolution; comme, au début, la perception en avait été confiée au financier Paulet, il porta le nom de *Paulette*.

En agissant ainsi, Sully rétablit l'équilibre financier depuis longtemps compromis. Dans son livre, *les Œconomies Royales*, il a exagéré sans doute le mauvais état des finances au commencement du règne de Henri IV et aussi les excellents résultats de son administration personnelle. Il a néanmoins remboursé de grosses sommes (150 millions, dit-il), fait face régulièrement à tous les frais et constitué dans les caves de la Bastille un trésor de réserve où il versait chaque année un million de livres (six millions de francs environ).

Agriculture. — Malgré toutes les dépenses, il put alléger les charges des paysans en leur faisant remise des impôts arriérés et en diminuant la taille. Le roi et son ministre furent en effet d'accord pour protéger les agriculteurs.

Henri IV s'intéressait beaucoup à eux peut-être parce qu'étant enfant il avait, aux environs de Pau, vécu au milieu d'eux; mais il comprenait aussi que les paysans étaient la principale force de l'état, qu'ils nourrissaient et auquel ils fournissaient de vaillants soldats. Si l'histoire de la poule au pot n'est peut-être pas authentique, elle reflète en tout cas l'opinion du roi. Sully pensait de même : « Pâturage et labourage, disait-il, sont les deux mamelles dont la France est alimentée, les vrais mines et trésors du Pérou ».

De nombreuses mesures furent donc prises dans l'intérêt des paysans; les plus utiles sont celles qui concernent la protection du travail. On interdit aux seigneurs de chasser dans les champs de blé et les vignes, aux soldats de commettre des pillages et des violences, aux percepteurs de saisir les animaux et les instruments aratoires des laboureurs qui étaient incapables de payer l'impôt. De plus, la politique du roi donna au pays douze années de paix, circonstance extrêmement favorable au développement de l'agriculture. Sully fit aussi défricher et livrer à l'exploita-

tion beaucoup de landes, dans la Sologne en particulier; des marécages furent desséchés par des ouvriers venus de Flandre qui transformèrent en polders les côtes situées entre la Charente et la Sèvre Niortaise (aujourd'hui une partie de ce pays s appelle encore Petite Flandre).

Le roi et son ministre furent secondés par les gentilshommes eux-mêmes qui avaient combattu jusqu'en 1598 et qui se retirèrent ensuite sur leur terres pour les mettre en valeur : ainsi fit *Olivier de Serres* dans son domaine du Pradel (Vivarais). Celui-ci fut un remarquable agronome qui écrivit un livre célèbre, *le Théâtre d'agriculture et ménage des champs*. Dans ce traité, il montre les relations qui existent entre les cultures, le sol et le climat; il conseille la culture du maïs dans le midi, celle de la betterave et du houblon dans le centre (il remarque même que le sirop que la betterave « rend en cuisant » est identique au sirop de sucre), celle du mûrier dans la vallée du Rhône; il insiste enfin sur la nécessité de multiplier les prairies artificielles et de donner par suite une grande extension à l'élevage. Ce fut le livre de chevet de Henri IV qui s'en faisait lire chaque jour quelques pages; mais les paysans ne le lurent pas. Il n'en reste pas moins que le règne du roi Vert-galant leur procura un bien-être, jusqu'alors inconnu d'eux.

Industrie. — On a l'habitude de soutenir que Sully fut hostile à l'industrie. Sans doute ce huguenot austère n'aimait pas le luxe; il détestait, comme il le disait, « les babioles, superfluités et excès en habits »; les paysans, croyait-il, abandonneraient les campagnes pour aller travailler dans les manufactures des villes. Cette hostilité ne doit pourtant pas être exagérée. Sully s'intéressa en effet aux industries utiles : il protégea les fabriques de draps de Normandie, de Languedoc et de Champagne, les papeteries du Languedoc et du Dauphiné, l'aciérie de Paris et la fabrique de fil de fer d'Étampes.

Beaucoup moins austère que Sully, Henri IV se réserva les industries de luxe. Des Flamands, appelés à Paris, installèrent dans le quartier Saint-Marcel, avec l'appui du roi, une manufacture de tapisserie de haute lisse à côté de la teinturerie des frères Gobelin (de là son nom). Dans son palais du Louvre même, Henri IV confia à deux maîtres, Fortier et Du Pont, la direction d'une fabrique de tapis, imitant ceux du Levant, de la Perse et de la Turquie; on

l'appela l'École du Louvre, et, plus tard, la Savonnerie. Il favorisa l'ouverture d'une foule d'ateliers; à Paris, on fit les cuirs gaufrés et dorés, à Senlis les dentelles, à Rouen les toiles fines de lin, à Melun les glaces et les cristaux. Un second livre d'Olivier de Serres, *le Traité de la cueillette de la soie pour la nourriture des vers qui la font*, eut une grande influence; de très nombreuses magnaneries furent créées autour de Lyon, de Poitiers, de Tours, d'Orléans et même aux Tuileries. La soie fut travaillée à Lyon et à Tours (soieries de toutes sortes), à Paris (soieries communes), à Mantes (crêpes fins), à Troyes (satins). Cette industrie fit de tels progrès que le roi ordonna de planter des mûriers sur le bord des routes, qu'il en fit planter beaucoup à Fontainebleau et qu'il chargea même les curés de distribuer des plants aux paysans. Enfin il créa à Paris et dans plusieurs villes de province, à Montpellier par exemple, des Jardins de plantes pour fournir des modèles aux fabricants de toiles, de tapis et d'étoffes.

En somme, Henri IV a non seulement restauré les vieilles industries françaises qui végétaient, mais il a encouragé en outre la création de nouvelles. Sans doute, en 1597, parut une ordonnance déclarant que tous les artisans devaient se constituer en corporations; mais le roi se garda bien de tenir à son observation stricte afin de ne pas arrêter dans son essor l'industrie nationale.

Commerce. — Les progrès de celle-ci entraînèrent ceux du commerce. Sur ce point, Sully trouva un auxiliaire dans *Laffemas*, ancien tailleur, valet de chambre ordinaire du roi en 1598 et contrôleur général du commerce en 1602. Ce fut un des précurseurs du *protectionnisme*; dans plusieurs brochures, il déclarait que l'on doit prohiber l'importation des produits manufacturés étrangers et l'exportation des matières premières; il demandait la création de chambres de commerce, la réforme des corporations, etc.; il réclamait en somme la protection pour relever la France appauvrie.

1° En attendant, Sully se proposa de faciliter le commerce intérieur. Grand voyer de France, il commença la construction du beau réseau de routes que continueront Colbert et Turgot et leur donna de l'ombrage en faisant planter des arbres que l'on appela de son nom les rosnys. De distance en distance s'échelonnèrent des relais pour

les postes et des hôtelleries pour le service spécial des coches ou diligences, que l'on plaça sous la surveillance du prévôt de Paris. Non seulement beaucoup de péages furent rachetés, mais de nombreux ponts furent réparés ou construits sur l'Oise, l'Aisne, la Seine (Pont-Neuf) et la Loire (en 1608).

Pour la première fois, le gouvernement se préoccupa avec beaucoup de soin des canaux. Les essais pour réunir la Seine à la Loire et à la Saône furent vains. Mais Sully pensa peut-être au canal des Deux-Mers dont l'ingénieur Andréossy semble avoir eu le premier l'idée en 1604. En tout cas, il fit commencer en 1605 la construction du *canal de Briare* pour joindre la Seine à la Loire par le Loing, canal qui sera achevé seulement sous Louis XIII.

Le commerce fut néanmoins entravé toujours par les douanes de chaque province et par la pancarte, c'est-à-dire l'impôt du vingtième du prix de la marchandise vendue. Mais le ministre songea à coordonner tout cela : dès 1601 était créé le *Conseil du commerce* pour examiner toutes les inventions utiles et attirer en France les marchands étrangers. Sully réussit en partie puisque les foires de Lyon, de Saint-Germain et de Saint-Laurent à Paris reprirent alors leur ancienne activité.

2° Le commerce extérieur se ranima aussi grâce à la politique pacifique et prudente de Henri IV. Dès 1603 le roi renouvelait et complétait les Capitulations avec la Turquie : dans toute l'étendue de l'empire ottoman, la personne et les biens des sujets français étaient déclarés inviolables; les monnaies de France étaient acceptées à Constantinople dans les transactions commerciales; les ports du Levant étaient ouverts au commerce français. Pour pouvoir réprimer avec efficacité les pillages exercés constamment par les pirates barbaresques dans la Méditerranée occidentale, la France obtint le droit d'occuper sur la côte algérienne le Bastion de France où viendront peu après s'installer les commerçants morisques chassés d'Espagne par l'intolérant Philippe II.

En 1604, la Ligue hanséatique signa un traité économique dans lequel elle accordait des avantages aux négociants français. La même année, l'Espagne acceptait de ne plus percevoir un droit de 30 p. 100 sur les marchandises françaises vendues chez elle. Enfin Sully alla lui-même

négocier en Angleterre avec Jacques Ier Stuart; dans la convention qui fut conclue, les deux parties spécifiaient qu'il y aurait, autant que possible, liberté et égalité d'échanges. Le président Jeannin fit de même avec la Hollande.

Colonisation. — D'autre part, le gouvernement chercha à créer au delà des mers des débouchés et à provoquer en France un mouvement de colonisation et d'émigration, semblable à ceux de l'Angleterre et surtout de la Hollande. Cette tentative eut peu de succès pour les deux raisons suivantes :

1° L'opinion publique en France ne se préoccupait guère encore des colonies et Sully appréciait avec mélancolie cet état d'esprit, lorsqu'il disait : « La création de colonies est chose disproportionnée au naturel et à la cervelle des Français ». — 2° Les Hollandais commençaient à être les rouliers des mers et ne voulaient pas avoir, de ce côté, des concurrents; ils avaient sans doute des relations excellentes avec la France; mais cela ne les empêcha pas de voir d'un mauvais œil d'abord, de contrecarrer ensuite la *Compagnie des Indes Orientales* qui fut formée à Brest en 1601 et dont l'hostilité hollandaise entrava les progrès.

Toutefois, sur un point, au Canada, la rivalité n'était guère possible. Pour mettre en valeur ces terres, Henri IV fonda la *Compagnie commerciale de la Nouvelle France* avec le concours des marchands de Rouen et de la Rochelle et il lui donna le monopole du commerce des pelleteries et des minerais au Canada. Il poussa en outre l'émigration vers ce pays. Dès 1598, il avait nommé le marquis de La Roche lieutenant général du roi en pays de Canada et autres et il avait expédié un convoi de forçats qui devaient être transformés en colons. Cette tentative ayant échoué, il songea à la colonisation honnête, et, en effet, de nombreux Normands passèrent la mer et s'installèrent au Canada. Dans cette œuvre, l'auxiliaire principal du roi fut *Samuel Champlain*, un gentilhomme de la Saintonge, capitaine dans la marine royale. Il explora la région du Saint-Laurent, découvrit au sud le petit lac qui porte aujourd'hui son nom; surtout, il fonda *Québec* en 1608. Dès lors, le Canada était vraiment créé; des marins basques, bretons et normands commencèrent à venir régulièrement pêcher la morue et chasser la baleine dans les parages de Terre-Neuve.

En somme, sous le règne de Henri IV et grâce à la collaboration du roi et de Sully, la France avait réparé les grands maux que lui avaient causés les guerres de religion. Par suite du maintien de la paix et des efforts constants du gouvernement, elle avait acquis une réelle prospérité : son agriculture était florissante ; son industrie naissait et prenait aussitôt un rapide essor ; enfin, la politique d'expansion coloniale commençait. Tous ces résultats bienfaisants devaient être annihilés par l'assassinat de Henri IV en 1610 et la faiblesse du gouvernement de Marie de Médicis.

B. — RICHELIEU.

C'est seulement lorsque Richelieu arriva définitivement au pouvoir en 1624 que la politique économique de Henri IV et de Sully put être reprise et continuée. Cependant il faut faire deux parts dans l'œuvre du grand cardinal.

Finances. — Au point de vue financier, Richelieu avouait lui-même son incompétence. Il ne se proposait pas d'améliorer les finances pour améliorer par contre-coup la situation des sujets du roi ; s'il voulait avoir de bonnes finances ou plutôt de l'argent, c'était uniquement ou presque pour subvenir aux frais énormes qu'entraînait sa vaste politique étrangère, c'est-à-dire à l'entretien des diplomates et des nombreuses armées.

Il n'est donc pas surprenant que le chiffre de la taille ait été quadruplé sous son gouvernement et qu'à sa mort, en 1642, il se soit élevé à 44 millions de livres. De même, les gabelles fournirent par an 19 millions de livres et les aides ou impôts indirects, 12 millions de livres. Le budget de la France fut quintuplé et se monta à 173 millions de livres, et cela, au préjudice des paysans sur qui pesait spécialement la taille. Aussi se révoltèrent-ils à plusieurs reprises ; mais les vignerons de Bourgogne ou lanturlu, les croquants de la Marche et les va-nu-pieds de la Normandie furent impitoyablement écrasés.

Ces répressions violentes ne relevèrent pas les affaires financières de la France. Richelieu dut recourir parfois à des emprunts forcés sur les gens aisés et n'hésita pas à faire une banqueroute partielle en retranchant aux rentiers un quart des intérêts qui leur étaient dus par l'état. Il en

arriva à la fin à ruiner complètement le crédit et à ne pouvoir emprunter qu'au taux de 50 p. 100.

Si l'œuvre financière de Richelieu est loin d'être heureuse, il en est tout autrement de ses efforts aux points de vue industriel, commercial et colonial. A cet égard, il se montra, comme on l'a répété, le digne continuateur de Henri IV.

Industrie, commerce et colonies. — Dès son arrivée au pouvoir, il réunit une assemblée de notables pour élaborer une sorte de code de commerce : cette assemblée, s'inspirant des désirs exprimés dans les cahiers des États Généraux de 1614, rédigea le *code Michau* en 1629. Ce fut un véritable acte de navigation anticipé en 471 articles, destiné à soustraire la France à la sujétion commerciale dans laquelle prétendaient la tenir les Hollandais et les Anglais. D'après ce code, les navires français seuls pouvaient se livrer au cabotage, et exporter par mer toutes les marchandises, sauf le sel. Il était permis aux navires étrangers d'importer des produits en France, mais à condition qu'ils paieraient une taxe et que leur pays assurerait aux bateaux français la réciprocité. En outre, on autorisait les gentilshommes de France à s'adonner au commerce maritime et l'on faisait espérer aux armateurs roturiers qu'ils pourraient obtenir des titres de noblesse. Ce code renfermait donc d'excellentes prescriptions pour favoriser le développement économique de la France : malheureusement il ne fut pas appliqué intégralement.

A l'intérieur, Richelieu se borna à continuer les traditions de Henri IV et de Sully. Il aida les fabricants de soieries de Tours, de Lyon et de Paris. Il développa le service des postes et celui des ponts et chaussées, inaugura en 1641 le canal de Briare et fonda en 1640 l'imprimerie royale.

Mais c'est principalement vers le commerce maritime et les colonies qu'il dirigea tous ses efforts. Il commença, avec l'aide de l'intendant d'Infreville, par améliorer les ports de France. Ceux de Marseille et du Havre furent agrandis; Agde et l'îlot de Brescou à l'embouchure de l'Hérault, furent mis en état de défense ; l'arsenal de Brest fut construit; enfin Richelieu rêva de faire de *Brouage* le premier port français de l'Atlantique. Pour protéger la marine marchande, il organisa la marine militaire qui n'existait pas avant lui. Il disposa de vingt-cinq galères et de soixante-quatre vaisseaux de tout rang qui s'acharnèrent

à donner la chasse aux pirates barbaresques dans la Méditerranée occidentale jusqu'à ce qu'ils les eussent expulsés des îles de Lérins, un de leurs refuges. La flotte française put même vaincre près de Fontarabie la flotte espagnole et garantir la sécurité de la navigation dans le golfe de Gascogne.

En constituant ainsi une marine militaire, le cardinal songeait à la protection et à la défense des colonies. Malgré l'indifférence de l'opinion commune, il ne voulait pas abandonner celles que la France possédait déjà, en particulier le Canada. Il désirait même en accroître le nombre pour que le commerce français eût de multiples débouchés. Il fit donc occuper le sud de Madagascar, où s'éleva *Fort-Dauphin* et où relâchèrent les navires allant aux Indes (1642); il installa quelques comptoirs au Sénégal et en Guyane et il soutint avec énergie les *flibustiers* qui, dans la région des Antilles, faisaient subir des pertes énormes au commerce espagnol.

Les compagnies de commerce. — Il aurait désiré qu'une seule compagnie, instituée sur le modèle de la compagnie hollandaise, exploitât cet empire colonial naissant. Mais il fut obligé d'adopter le système du fractionnement et de fonder une série de compagnies particulières. Ses essais ne furent pas toujours heureux par suite de l'hostilité ou même de l'inertie de l'opinion.

Ainsi, en 1626, il créa la *Compagnie du Morbihan* au capital de 1 600 000 livres; il voulait lui concéder le monopole du commerce avec la Nouvelle-France, les îles d'Amérique et le nord de l'Europe; or, le parlement de Rennes refusa d'enregistrer son édit. Richelieu fonda aussitôt la *Compagnie de la Nouvelle-France* dont la charte fut un modèle pour les compagnies similaires. Les principaux actionnaires étaient Richelieu et ses amis, Samuel Champlain et d'Effiat; la compagnie avait pour quinze ans le monopole du commerce avec le Canada; elle devait y transporter 4000 colons catholiques, choisis parmi les gens de métier, et non pas parmi les gens sans aveu. Cette tentative réussit et, l'année même de la mort de Richelieu, 1642, *Montréal* naissait.

Entre temps, le cardinal avait, en 1635, constitué la *Compagnie d'Amérique* pour coloniser la Guadeloupe, la Martinique, la Dominique et même Saint-Domingue :

Bélain d'Esnambuc la fit prospérer en développant le commerce du sucre et du bois des îles. En 1636, la *Compagnie du Cap Nord* occupa Cayenne; celle des *Côtes occidentales d'Afrique* prit pour centre Saint-Louis et entra en relations avec les nègres de l'intérieur; celle des *Côtes orientales d'Afrique* administra, avec Rigault de Genouilly, Fort-Dauphin de Madagascar et étendit ses filiales jusqu'à Sumatra.

Les traités de commerce. — D'autre part, la politique étrangère de Richelieu tendit, comme celle de Henri IV, à favoriser le commerce par la conclusion de traités avec les autres nations. En 1629, par exemple, le cardinal obtenait des avantages pour les commerçants français qui feraient du négoce en Russie et en Danemark. Tavernier était envoyé en Perse pour explorer le pays et aussi pour réduire à néant les préventions que l'on avait dans cet état contre les chrétiens. Vers le sud, Richelieu conclut en 1631 avec le sultan du Maroc un traité d'après lequel la France aurait le droit d'installer des *consuls* dans plusieurs ports de ce royaume : neuf ans après, il faisait vainement des tentatives semblables auprès du bey de Tunis.

En somme, Richelieu réimprima au commerce une vigoureuse impulsion. Sans doute, il ne put rien achever parce que la politique étrangère absorbait tous ses instants; mais il a posé de nombreux jalons. Après l'éclipse qui se prolonge pendant le gouvernement de Mazarin, Colbert, qui considérait à juste titre Richelieu comme son maître, devait reprendre son œuvre et l'étendre.

CHAPITRE IX

HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE (*suite*)[1]
(COLBERT)

L'homme. — Colbert, qui vécut de 1619 à 1683, fut un travailleur acharné. Ses actes furent tous inspirés par l'idée de faire de la France le pays le plus riche du monde, d'augmenter ses ressources de toutes sortes et de porter le royaume de Louis XIV au plus haut degré de puissance économique. Contrôleur général des finances, secrétaire d'état de la maison du roi, secrétaire d'état de la marine, il assuma la responsabilité de plusieurs ministères d'aujourd'hui. Dans toutes les affaires, il apporta un esprit clair et précis, de l'ordre, de la probité et un amour réel du bien public. Mais il se montra trop souvent dur et brutal, de telle sorte que ses vraies intentions ne furent guère comprises et qu'il ne fut pas aimé.

L'œuvre financière. — Colbert eut d'abord à liquider la lourde succession financière que lui laissaient Mazarin et Fouquet. Pour cela, il revisa toutes les créances, supprima celles qui ne lui paraissaient pas justifiées et réduisit les autres. Il remboursa ou rendit viagers une multitude d'offices, dont les détenteurs, au nombre de 45 000, touchaient 8 millions de gages par an. Il racheta jusqu'à 3 millions de rentes par an que la royauté avait aliénées dans les temps difficiles de la Fronde et de la guerre extérieure. Un tribunal spécial, la *Chambre ardente ou de*

1. Les deux volumes de Félix Joubleau (*Études sur Colbert*) donnent tous les renseignements nécessaires pour comprendre l'œuvre du grand ministre : Paris, F. Alcan.

justice, fut institué pour poursuivre les financiers malversateurs : afin de faire aboutir son enquête, cette chambre promit un sixième aux délateurs; elle prononça des condamnations à mort, qui ne furent pas, du reste, exécutées; en tout cas, elle fit restituer au trésor 115 millions de livres (450 à 500 de nos jours).

Ayant ainsi liquidé le passé, Colbert chercha à assurer l'avenir. Dans ce but, il voulut mettre de la clarté et de l'ordre dans l'administration financière et créa la *comptabilité en partie double* : un registre pour les dépenses, un pour les recettes, un pour les deux à la fois. Chaque mois, il se faisait présenter un abrégé de compte qu'il comparait à celui du mois correspondant de l'année 1661, c'est-à-dire de la première année du gouvernement personnel de Louis XIV. Au mois de février, il arrêtait le compte définitif de l'année qui venait de s'écouler: au mois d'octobre, il établissait l'état de prévoyance ou budget provisoire de l'année suivante. Il voulait ainsi assurer le bon fonctionnement des finances en prenant pour base unique les ressources régulières du royaume. Il eut en effet toujours horreur de l'emprunt; il dut néanmoins y recourir dès le mois de février 1672, quelque temps avant la déclaration de guerre à la Hollande.

Colbert ne pensa pas et ne pouvait pas penser à faire percevoir les impôts par des fonctionnaires de l'état : il les mit donc à ferme comme auparavant. Mais il cassa tous les baux anciens et les renouvela à des conditions meilleures (de 37 à 66 millions de livres). Il augmenta les taxes qui pesaient sur les classes aisées et diminua celles qui retombaient surtout sur les classes pauvres. C'est ainsi que les aides s'élevèrent de 5 à 22 millions, tandis que la taille était ramenée de 44 à 36 millions de livres. Dans la même intention, Colbert fit refaire le *cadastre* qui existait déjà dans la généralité de Montauban et projeta d'en établir à peu près dans toutes les provinces, de façon à avoir une base solide pour la répartition de l'impôt. Mais il ne put réussir et les commissions qu'il institua, par exemple à Montpellier, ne se distinguèrent que par leur inaction.

Les résultats de cette administration financière sont donnés par les chiffres comparatifs suivants :

	PRODUIT BRUT	PRODUIT NET
En 1661.......	85 millions de livres.	32 millions de livres.
— 1683.......	119 — —	97 — —

Par conséquent, cette administration financière fut exacte et bien ordonnée. Elle n'a assurément rien d'original et Colbert peut être, à cet égard, considéré seulement comme un excellent commis, un comptable public irréprochable. Il en est tout autrement lorsqu'on étudie son œuvre économique.

Le souci de l'agriculture. — Au point de vue agricole, Colbert montra constamment un très grand souci du sort des paysans : sans cesse, il demande à ses subordonnés, les intendants des provinces, d'« examiner si les paysans se rétablissent un peu, comment ils sont habillés, meublés, et s'ils se réjouissent davantage les jours de fête et lors des mariages qu'ils ne faisaient avant ». Il visa vraiment à atteindre ces résultats.

Non seulement la taille fut réduite, mais les exemptions furent multipliées; on dégreva, totalement pendant cinq ans, les paysans qui se marieraient à l'âge de vingt ans, et les pères de dix enfants obtinrent un dégrèvement complet et viager. Colbert renouvela l'interdiction de saisir les bestiaux et les instruments aratoires des paysans qui étaient en retard vis-à-vis du fisc. Il diminua le prix du sel, et diminua d'autant les charges des agriculteurs. Il raya en quelque sorte du calendrier plus de cinquante jours de chômage forcé, qui étaient des jours de fête imposés par l'église.

D'autre part il encouragea diverses cultures, celles du blé, du mûrier, de la garance. Dans les Landes et la Vendée furent activement poursuivis des travaux de desséchement et de drainage. Des haras et des bergeries modèles furent construits sur plusieurs points du territoire pour y introduire des races étrangères et y améliorer ainsi les races domestiques. Par l'ordonnance des eaux et forêts, 1669, l'exploitation et le service furent régularisés.

Sur une seule question, Colbert ne sut pas prendre un parti logique : ses décisions relativement à la circulation des grains furent très variables. De 1659 à 1662, une famine terrible avait fait tripler le prix du blé en France; Colbert permit aux intendants d'en défendre l'exportation

hors de leurs provinces respectives. Plus tard, tantôt il autorisa la circulation, tantôt il la prohiba soit dans tout le royaume, soit dans certaines régions seulement. Cette instabilité perpétuelle fut évidemment plus nuisible à l'agriculture qu'une prohibition absolue. Car, généralement, le blé fut à très bas prix, l'agriculteur découragé, les greniers souvent surchargés de blés qui restaient inutiles, alors qu'ils auraient pu être d'un grand secours dans la province voisine accablée par la disette.

Le colbertisme. — Les réformes industrielles, qui sont plus importantes, ont été faites d'après un système raisonné que l'on a appelé le *colbertisme* et qui est seulement une variété du système protecteur. Colbert voulut en effet :

1° Soumettre l'industrie à l'autorité royale ;

2° La favoriser de toute façon pour que la France pût se passer du concours étranger.

Pour la première fois le système protecteur et corporatif fut organisé rigoureusement : *le 23 mars 1673*, un édit constitua en communautés tous les corps de métiers qui ne l'avaient pas été jusqu'alors et, moyennant le paiement d'une taxe, confirma les statuts et les privilèges des corporations qui existaient. Cet édit souleva de nombreuses et vives résistantes ; des provinces entières comme la Champagne, des villes se rachetèrent pour pouvoir conserver la liberté d'industrie. De plus, les manufactures royales se trouvèrent dans une situation privilégiée ; ne relevant que du roi, elles n'avaient pas à souffrir des entraves qui pesaient sur les autres. Les conséquences de l'édit de 1673 ne furent donc pas très heureuses : à Paris, le nombre des métiers diminua de moitié dans l'espace de vingt ans.

En outre, soit pour faire pénétrer partout l'autorité royale, soit pour que les produits français fussent excellents et pussent concurrencer victorieusement ceux des autres nations, Colbert ne cessa de faire des règlements industriels rigoureux : leur nombre dépasse 180. Parmi eux, il faut signaler les *4 ordonnances de 1669*, que l'on désigne sous le nom de *Code de la draperie*, et *l'ordonnance de 1671* en 317 articles sur « la teinture des laines de toutes couleurs et pour la culture des drogues et ingrédiens qu'on y emploie ». Les fabricants doivent prendre l'engagement écrit de se conformer aux règlements. Sur

chaque pièce seront imprimés son nom et sa marque, et parfois le sceau de la ville. Si les contrôleurs des manufactures découvrent un objet défectueux, ils l'exposeront en public sur un poteau avec les noms du fabricant et du marchand, puis le feront brûler. En cas de récidive, fabricant et marchand étaient à leur tour exposés, pendant deux heures, avec des échantillons de leurs produits.

Cette conception de l'industrie peut, à première vue, paraître extraordinaire. Néanmoins les résultats furent excellents puisqu'un ambassadeur vénitien écrivait : « Ce qu'il y a de mieux dans toutes les parties du monde se fabrique à présent en France, et telle est la vogue de ces produits que de toutes parts affluent les commandes pour s'en fournir ».

La grande industrie. — Colbert développa l'industrie en accordant une protection constante à celles qui existaient déjà et en en créant une foule de nouvelles; il a mérité d'être appelé le *père de la grande industrie* en France.

Il attira de nombreux ouvriers étrangers, Vénitiens, Flamands, Anglais, Suédois, Allemands, etc., tandis qu'au contraire il interdisait aux ouvriers français de quitter leur patrie. Il accorda à ces étrangers des avantages pécuniaires et des privilèges; mais surtout il se fit leur commanditaire, leur avançant au nom du roi les sommes nécessaires pour la construction des établissements, l'achat des matières premières, etc. Tout cela amena une transformation capitale. Jusqu'à Colbert, il n'y avait que de petits ateliers de famille : dès lors, à côté d'eux, on éleva à grands frais de vastes bâtiments, abritant des centaines d'ouvriers (à Abbeville, 6 500 dans une seule draperie). L'*usine* apparaît donc; c'est le début de la grande industrie moderne.

Parmi les industries variées qui eurent une brillante prospérité, il faut noter d'abord les industries de luxe qui furent fort favorisées comme sous Henri IV :

1° *Pour la tapisserie*, — la manufacture des meubles de la couronne fut logée dans l'*hôtel des Gobelins* à Paris : dès 1662, elle fut placée sous la direction du grand peintre Lebrun : elle contribua à répandre le style Louis XIV. Bientôt des succursales furent nécessaires : en 1664, à Beauvais, s'établissait le tapissier Hénard auquel Colbert accordait un privilège de trente ans, et, en 1665, à Aubusson, était organisée la corporation des ouvriers tapissiers.

2° *Pour les glaces,* — des ouvriers vénitiens vinrent fonder en 1665 la manufacture de glaces et miroirs du *faubourg Saint-Antoine.* Une filiale fut établie dans un faubourg de Cherbourg, Tourlaville; la véritable succursale sera fondée à *Saint-Gobain* en Picardie après la mort de Colbert, mais sur ses plans.

3° *Pour les dentelles,* — des ouvrières vénitiennes, flamandes et anglaises furent logées dans la manufacture de Reims, qui fut placée sous la surveillance de la sœur du ministre. Ses modèles furent ensuite imités par les particuliers à Alençon, à Chantilly, à Arras, dans le Bourbonnais et en Auvergne.

4° *Pour la soie,* — Lyon se libéra complètement de l'étranger et Colbert subventionna une manufacture d'or filé dans cette ville.

Parmi les autres industries, il s'intéressa particulièrement aux suivantes. Il accorda la protection royale au Flamand Van Robais qui créa une grande fabrique de draps fins à Abbeville. Alors prospérèrent aussi celles de Caen et d'Amiens pour les camelots, de Meaux pour les damas, d'Arras et de Saint-Quentin pour les coutils, de Carcassonne, de Castres et de Lodève pour les draps exportés dans le Levant, de Bretagne et du Dauphiné pour les toiles. Des ouvriers suédois vinrent apprendre aux Français à extraire les minerais, fer, plomb, cuivre et houille. Colbert protégea les forges d'Allevard dans l'Isère, les usines de cuivre de Châlons, la manufacture d'armes de Saint-Étienne, le travail du goudron dans les Landes, l'Auvergne et la Provence. Il développa enfin les papeteries d'Angoulême, les faïenceries de Nevers, les savonneries de Marseille.

Les ordonnances et les tarifs de commerce. — Pour permettre la vente des produits de l'industrie et faciliter ainsi le commerce, Colbert édicta toute une série de mesures générales.

Le conseil du commerce, créé par Henri IV, fut rétabli et plusieurs marchands notables y entrèrent. L'ordonnance publiée en 1673 fut un véritable *code du commerce* : elle réglait l'apprentissage, la maîtrise, la tenue des livres, la juridiction consulaire, les faillites, les contrats entre marchands, etc. Elle remplaça par des lois fixes la législation coutumière si diverse et si confuse et ses prescriptions devaient passer en partie dans notre code de commerce.

Deux *tarifs* furent successivement établis. *Celui de 1664* avait trait surtout au commerce intérieur : il supprimait ou à peu près les péages dans la plupart des provinces d'élections. Mais les pays d'états et ceux qui avaient été récemment annexés au royaume refusèrent d'y souscrire. Malgré ce manque d'unité, le tarif de 1664 fut cependant un bienfait. *Celui de 1667* visait le commerce extérieur. A l'entrée, il établissait des droits de plus en plus élevés de protection sur les produits manufacturés et les abaissait sur les matières premières; à la sortie, c'était l'inverse. Par exemple, Colbert, reprenant une idée de Fouquet, frappait d'un droit de 50 sous par tonneau tout navire étranger qui s'arrêterait et séjournerait dans un port de France. Il portait ainsi un préjudice énorme aux Hollandais qui ripostèrent en mettant des taxes très fortes sur l'importation des marchandises françaises dans leur pays. Aussi Colbert fut-il un partisan de la guerre de Hollande. Mais, au point de vue commercial, celle-ci se termina peu favorablement puisque, par le traité de Nimègue, 1678, le droit de 50 sous par tonneau fut abaissé.

Le commerce intérieur. — De nombreuses mesures particulières donnèrent de la vie au commerce intérieur. Continuateur de Sully et de Richelieu, Colbert fit construire beaucoup de routes dont quelques-unes furent pavées, de Paris à Orléans par exemple. De cette époque datent celles de Paris à Bordeaux et à Hendaye, de Paris à Antibes par Lyon et Marseille.

Colbert fit creuser plusieurs canaux, ceux d'Orléans, de Calais à Saint-Omer; mais le plus important fut le *canal du Midi*. Le ministre adopta en effet les plans de *Pierre-Paul Riquet* (1604-1680) pour relier la Garonne à la Méditerranée par un canal de 240 kilomètres de longueur : ce travail, retardé par toutes sortes de difficultés, dura quinze ans (1666-1681); mais il aboutit à la création du port de *Cette* (1666) et fut célébré par les poètes eux-mêmes (Boileau).

Le commerce extérieur. — Colbert se proposa d'étendre grandement le commerce extérieur et il y réussit.

Les *consulats* furent réorganisés et les consuls forcés à la résidence. Marseille, Bayonne et Dunkerque furent déclarés *ports francs*. Des entrepôts destinés au transit furent élevés dans des ports comme Calais, Dieppe, le Havre, la Rochelle, et dans des villes à l'intérieur du royaume

comme Amiens, Rouen, Troyes, Saint-Jean-de-Losne. Colbert institua le *système des étapes* : lorsqu'il s'agissait de marchandises étrangères envoyées dans un pays autre que la France, on remboursait à la sortie les droits payés à l'entrée; le ministre espérait ainsi détourner au profit du royaume le passage des voyageurs et des marchandises qui allaient de l'Océan à la Méditerranée. Il renouvela les ordonnances de Richelieu qui engageaient les nobles à se livrer au commerce, mais il leur défendit de faire du commerce de détail. Enfin et surtout, il créa une marine militaire et une marine marchande auxquelles il fournit des équipages au moyen de l'*inscription maritime*, c'est-à-dire du système des classes : les plus grands chantiers furent établis au port de Rochefort et des primes accordées aux constructeurs maritimes.

Les colonies. — La marine militaire protégea la marine marchande et aida, par suite, au développement des colonies.

Les pirates barbaresques furent encore une fois châtiés dans la Méditerranée et les pêcheurs de corail du port de la Calle obtinrent ainsi quelque répit. André Brue rendit prospères les comptoirs du Sénégal et occupa l'île de Gorée. A Madagascar, on colonisa Tamatave et on étendit les cultures du caféier et de la canne à sucre; on y pratiqua en même temps la traite des noirs, ainsi qu'aux îles Bourbon et de France. En Asie, les factoreries de Pondichéry et de Chandernagor furent créées dans l'Inde; deux ambassades siamoises vinrent même exciter la curiosité générale à Versailles.

L'Amérique resta toujours le centre de l'empire colonial français. La Nouvelle-France s'était fort agrandie à la suite des explorations du père Marquette et du commerçant Joliet sur le cours du Mississipi et après celles de *Cavelier de la Salle* : elle s'étendait alors depuis la baie d'Hudson jusqu'à la Louisiane. Au sud, la France *équinoxiale* comprenait la Guyane, et la plupart des Antilles que Colbert avait achetées aux flibustiers.

Les compagnies de commerce. — Des compagnies à monopole furent chargées d'y faire le commerce et Colbert essaya d'y intéresser tout le monde. Celles qu'il a créées sont assez nombreuses : elles ont peu réussi.

La *Compagnie des Indes Orientales* fut réorganisée en 1664,

Deux *tarifs* furent successivement établis. *Celui de 1664* avait trait surtout au commerce intérieur : il supprimait ou à peu près les péages dans la plupart des provinces d'élections. Mais les pays d'états et ceux qui avaient été récemment annexés au royaume refusèrent d'y souscrire. Malgré ce manque d'unité, le tarif de 1664 fut cependant un bienfait. *Celui de 1667* visait le commerce extérieur. A l'entrée, il établissait des droits de plus en plus élevés de protection sur les produits manufacturés et les abaissait sur les matières premières; à la sortie, c'était l'inverse. Par exemple, Colbert, reprenant une idée de Fouquet, frappait d'un droit de 50 sous par tonneau tout navire étranger qui s'arrêterait et séjournerait dans un port de France. Il portait ainsi un préjudice énorme aux Hollandais qui ripostèrent en mettant des taxes très fortes sur l'importation des marchandises françaises dans leur pays. Aussi Colbert fut-il un partisan de la guerre de Hollande. Mais, au point de vue commercial, celle-ci se termina peu favorablement puisque, par le traité de Nimègue, 1678, le droit de 50 sous par tonneau fut abaissé.

Le commerce intérieur. — De nombreuses mesures particulières donnèrent de la vie au commerce intérieur. Continuateur de Sully et de Richelieu, Colbert fit construire beaucoup de routes dont quelques-unes furent pavées, de Paris à Orléans par exemple. De cette époque datent celles de Paris à Bordeaux et à Hendaye, de Paris à Antibes par Lyon et Marseille.

Colbert fit creuser plusieurs canaux, ceux d'Orléans, de Calais à Saint-Omer; mais le plus important fut le *canal du Midi*. Le ministre adopta en effet les plans de *Pierre-Paul Riquet* (1604-1680) pour relier la Garonne à la Méditerranée par un canal de 240 kilomètres de longueur : ce travail, retardé par toutes sortes de difficultés, dura quinze ans (1666-1681); mais il aboutit à la création du port de *Cette* (1666) et fut célébré par les poètes eux-mêmes (Boileau).

Le commerce extérieur. — Colbert se proposa d'étendre grandement le commerce extérieur et il y réussit.

Les *consulats* furent réorganisés et les consuls forcés à la résidence. Marseille, Bayonne et Dunkerque furent déclarés *ports francs*. Des entrepôts destinés au transit furent élevés dans des ports comme Calais, Dieppe, le Havre, la Rochelle, et dans des villes à l'intérieur du royaume

comme Amiens, Rouen, Troyes, Saint-Jean-de-Losne. Colbert institua le *système des étapes* : lorsqu'il s'agissait de marchandises étrangères envoyées dans un pays autre que la France, on remboursait à la sortie les droits payés à l'entrée ; le ministre espérait ainsi détourner au profit du royaume le passage des voyageurs et des marchandises qui allaient de l'Océan à la Méditerranée. Il renouvela les ordonnances de Richelieu qui engageaient les nobles à se livrer au commerce, mais il leur défendit de faire du commerce de détail. Enfin et surtout, il créa une marine militaire et une marine marchande auxquelles il fournit des équipages au moyen de l'*inscription maritime*, c'est-à-dire du système des classes : les plus grands chantiers furent établis au port de Rochefort et des primes accordées aux constructeurs maritimes.

Les colonies. — La marine militaire protégea la marine marchande et aida, par suite, au développement des colonies.

Les pirates barbaresques furent encore une fois châtiés dans la Méditerranée et les pêcheurs de corail du port de la Calle obtinrent ainsi quelque répit. André Brue rendit prospères les comptoirs du Sénégal et occupa l'île de Gorée. A Madagascar, on colonisa Tamatave et on étendit les cultures du caféier et de la canne à sucre ; on y pratiqua en même temps la traite des noirs, ainsi qu'aux îles Bourbon et de France. En Asie, les factoreries de Pondichéry et de Chandernagor furent créées dans l'Inde ; deux ambassades siamoises vinrent même exciter la curiosité générale à Versailles.

L'Amérique resta toujours le centre de l'empire colonial français. La Nouvelle-France s'était fort agrandie à la suite des explorations du père Marquette et du commerçant Joliet sur le cours du Mississipi et après celles de *Cavelier de la Salle* : elle s'étendait alors depuis la baie d'Hudson jusqu'à la Louisiane. Au sud, la France *équinoxiale* comprenait la Guyane, et la plupart des Antilles que Colbert avait achetées aux flibustiers.

Les compagnies de commerce. — Des compagnies à monopole furent chargées d'y faire le commerce et Colbert essaya d'y intéresser tout le monde. Celles qu'il a créées sont assez nombreuses : elles ont peu réussi.

La *Compagnie des Indes Orientales* fut réorganisée en 1664,

au capital de 6, puis de 15 millions, avec un monopole commercial de cinquante ans et avec des primes de 50, puis de 75 sous par tonneau. On lui attribua en Bretagne un port d'attache, celui de l'*Orient* (Lorient) : son centre d'action devait être Madagascar, avec l'Hindoustan comme annexe. Elle entretiendrait une flotte de 12 à 14 navires et en échange serait propriétaire des colonies créées. Le roi, les courtisans, les villes, les corporations prirent des actions : mais la compagnie fit de mauvaises affaires et se traîna péniblement jusqu'à Law.

Celle des Indes Occidentales date de la même époque. Elle eut comme port *le Havre* et le monopole pendant quarante ans du commerce avec l'Afrique Occidentale et l'Amérique Orientale (océan Atlantique.) On lui accorda des primes de 30 et de 40 sous par tonneau et, comme pour la précédente, la protection royale. Malgré une réclame très active et une pression officielle, elle ne put pas dès le début placer toutes ses actions. Elle rendit ses terres dès 1671 et le roi dut désintéresser ses créanciers.

La *Compagnie du Nord*, créée en 1669, fut au contraire prospère tout d'abord. De *Dunkerque*, elle exportait en Scandinavie les vins, les eaux-de-vie et le sel : elle en rapportait les bois, le fer et le chanvre. Elle fut ruinée par la guerre de Hollande.

La *Compagnie du Levant*, dont le port était *Marseille*, renouvela les Capitulations avec la Turquie et fit le commerce dans la Méditerranée orientale. Elle ne dura pas longtemps et disparut en 1670.

Du démembrement de ces grandes compagnies résulta la formation de plusieurs autres petites compagnies : elles n'eurent pas des destinées plus heureuses.

En somme, toutes les tentatives de Colbert n'ont pas été couronnées de succès. Il n'en reste pas moins que ce ministre a fait preuve d'une activité extraordinaire et que, par suite de ses soins et de son désir d'améliorer la situation économique de la France, il est parvenu à développer grandement l'agriculture, l'industrie et le commerce. Son action a eu les conséquences les plus durables, malgré la disproportion qu'il y eut entre ses efforts et les résultats immédiatement obtenus.

CHAPITRE X

HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE (*suite*).
(JUSQU'AU RÈGNE DE LOUIS XVI)

Après la mort de Colbert, la France retomba rapidement dans une situation fâcheuse. Les causes de cet affaiblissement se résument en ces quelques mots : la politique religieuse et étrangère de Louis XIV après 1683.

Conséquences de la politique de Louis XIV. — En voulant établir l'unité de foi dans le royaume, Louis XIV se trouva amené à persécuter les protestants. Depuis que Richelieu leur avait enlevé toute importance politique, ceux-ci s'adonnaient au commerce et à l'industrie et, favorisés par la tolérance avisée de Mazarin, ils avaient vécu dans la tranquillité. Abandonnant cette politique, Louis XIV prononça la *révocation de l'édit de Nantes* le 25 octobre 1685. Les résultats de cette mesure imprévoyante se firent immédiatement sentir : les protestants émigrèrent en masse à l'étranger, en Angleterre, en Hollande, en Suisse et en Prusse. L'industrie et le commerce furent totalement ruinés, comme le montrent les mémoires des intendants en 1698. La dépopulation atteignit gravement le Lyonnais, la Provence, le Languedoc, la Guyenne, le Poitou, la Touraine et la Normandie; les industries des draps, de la soie, des dentelles, de la chapellerie, etc., périclitèrent. Les pays étrangers gagnèrent ce que la France perdait.

Ces maux économiques furent aggravés par la politique ambitieuse à outrance du grand roi. Les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne entraînèrent la ruine complète de l'agriculture. L'année la plus

d'avoir vu celui-ci les mettre en pratique à ses risques et périls. En 1716, Law fonda une *banque privée* au capital de 6 millions de livres, divisé en 1 200 actions de 5 000 livres chacune. Cette banque escompta les effets de commerce à 6 p. 100, puis à 4 p. 100, et émit des billets payables au porteur en écus non altérés, c'est-à-dire en monnaie réelle et loyale. Cette facilité du remboursement inspira confiance au public qui préféra aussitôt les billets, monnaie légère et commode, au métal lourd et encombrant. De leur côté, les industriels et les commerçants, victimes autrefois des usuriers, trouvèrent à emprunter à des taux inconnus et avantageux. La banque prospéra rapidement et le régent autorisa les comptables des deniers royaux à accepter ses billets en paiement des impôts. Law, ainsi encouragé, n'hésita pas à jeter dans la circulation pour plus de 50 millions de billets et à poursuivre la réalisation complète de ses projets. Il fonda la *Compagnie de l'Occident*, au capital de cent millions de livres, représenté par 200 000 actions de 500 livres (1717) : cette compagnie avait le monopole du commerce avec les colonies d'Amérique, le Canada et la Louisiane.

Les résultats paraissant excellents et justifiés, le régent consentit en 1718 à déclarer la banque de Law *banque royale* et à décréter le cours obligatoire de ses billets. En même temps la compagnie fut transformée en *Compagnie générale des Indes* et acquit le monopole du commerce avec toutes les colonies. Elle augmenta aussitôt son capital. Aux 200 000 actions primitives (les mères), Law en ajouta 50 000 à 550 livres (les filles) et 25 000 à 1000 livres (les petites-filles). Pour les placer, il usa d'une réclame effrénée, vantant outre mesure les richesses des terrains que la compagnie aurait à exploiter en particulier ceux de la Louisiane ; il décida même que, pour avoir une action de la deuxième et de la troisième émission, il faudrait prouver que l'on en possédait un certain nombre de la première. Comme on prévoyait de gros bénéfices, comme on parlait de la découverte certaine en Louisiane de mines d'or, de rochers entiers de pierres précieuses, tout le monde, Paris, provinces, étrangers même, voulut acheter des actions. Celles-ci montèrent jusqu'à 20 000 livres ; la rue Quincampoix où était le siège central de la banque fut encombrée par les solliciteurs ; l'agiotage fut effréné et des fortunes s'élevèrent

en quelques jours. Le régent enthousiasmé autorisa Law à racheter le monopole de la compagnies des Indes Orientales et de la Chine, lui accorda celui de la frappe des monnaies et de la vente du tabac, lui transmit la perception des impôts indirects et enfin le nomma contrôleur général après qu'il eut abjuré le protestantisme.

Mais, à la fin de l'année 1719, les comptes de la compagnie furent faits; il se trouva que les bénéfices étaient infimes, ridicules même (une livre pour cent livres). L'inquiétude commença à se répandre; les gens prudents et avisés se hâtèrent d'échanger leurs billets contre des espèces sonnantes, de *réaliser* : ainsi, le duc de Bourbon, le futur ministre, emporta soixante millions d'or dans trois voitures. Pour arrêter la panique, Law usa de mesures arbitraires. Il tenta de discréditer la monnaie métallique en défendant de la recevoir en paiement et de la garder chez soi; il fit varier d'une façon insensée les monnaies. Puis il commit une dernière faute en réunissant la compagnie qui était solide et la banque qui ne l'était pas. Rien n'y fit et les actions ne valurent bientôt plus rien. Law, ruiné, s'enfuit à Bruxelles et de là à Venise, où il vécut dans la misère jusqu'en 1729.

Les résultats. — L'échec de son système trop aventureux eut pour conséquences de ruiner pour longtemps le crédit et de retarder la création de la banque de France : la passion du jeu s'introduisit à Paris, et avec elle la paresse et le relâchement des mœurs. Mais le système eut aussi de bons résultats. L'industrie et le commerce se réveillèrent sous l'impulsion énergique de Law : les ports de Lorient en France et de la Nouvelle-Orléans en Amérique furent véritablement créés; les colonies profitèrent grandement de cette activité. De plus, le déplacement des fortunes en France s'opéra au profit du peuple et favorisa ainsi le mélange de la noblesse et de la roture, la confusion des classes. Il ne faut donc pas soutenir que le système de Law a abouti à un désastre complet et qu'il a aggravé la situation du royaume à tous les points de vue.

B. — PERTE DES COLONIES DE L'INDE ET DU CANADA

(*Voir, sur ce point spécial, le chapitre VI, partie B.*)

CHAPITRE XI

LES PHYSIOCRATES ET LES ÉCONOMISTES[1]

Les malheurs qui s'abattirent sur la France à la fin du règne de Louis XIV et pendant celui de Louis XV provoquèrent de la part de certains hommes de cœur une opposition au gouvernement absolu. On se mit à rechercher les moyens de remédier à la misère du peuple. Les uns, comme *Montesquieu* et *Voltaire*, se bornèrent à faire acte de philosophes; ils étudièrent les diverses formes de gouvernement et aboutirent à cette conclusion que le premier devoir d'un roi était de faire le bonheur de ses sujets. D'autres se préoccupèrent presque uniquement de découvrir quelles étaient les sources véritables de la richesse pour un peuple et comment on pouvait l'acquérir. La *science économique* naquit ainsi au commencement du XVIII[e] siècle. Elle resta *théorique* pendant la majeure partie de ce siècle et ses principes ne furent mis en pratique que par *Turgot*.

A. — L'ÉCONOMIE POLITIQUE.

La science économique. — Les économistes admettent des solutions différentes de celles qui ont été acceptées auparavant. Tandis qu'en religion et en politique les littérateurs s'insurgent contre l'esprit d'autorité qui a prédominé au XVII[e] siècle, ils protestent, eux, contre la réglementation exagérée de l'industrie et contre la protection

1. Lire l'ouvrage de J.-E. Horn, *l'Économie politique avant les physiocrates*, Paris, F. Alcan.

fâcheuse imposée au commerce. Leur mot d'ordre est tout à fait l'opposé de celui de l'ancien régime : ils déclarent qu'il faut *laisser faire*, *laisser passer*. Ils ne veulent plus de droits d'entrée ou de sortie sur les produits, parce que ces droits empêchent la production et la consommation ; ils ne veulent plus du système des corporations parce qu'il arrête la concurrence ; ils ne veulent plus des règlements minutieux pour l'industrie, parce que ces règlements entravent a fabrication et maintiennent la routine.

Pour eux, la production et les échanges sont réglés par certaines lois naturelles : le gouvernement ne comprend ni son intérêt ni celui des sujets quand il contrarie ces lois. Si, au contraire, on les laisse fonctionner librement, les produits iront naturellement dans les pays où il y aura pénurie ; les capitaux se transporteront là où le taux de l'argent sera le plus élevé et amèneront une baisse de l'intérêt. En d'autres termes, entre l'offre et la demande il y aura constamment équilibre. Il faut donc laisser agir la puissance de la nature.

De là le nom de *physiocrates* que prendront les économistes au XVIII[e] siècle. Ils pourront avoir des opinions différentes sur quelques points de détail ; ils sont d'accord sur le principe, *la lutte contre le colbertisme.*

Les précurseurs. — Ces idées nouvelles firent leur apparition dès les dernières années du règne de Louis XIV.

Fénelon, archevêque de Cambrai, précepteur du duc de Bourgogne, ne craignit pas, dans une lettre au duc de Chevreuse, d'exposer la situation exacte de la France misérable et de dire que le pays n'était qu'un grand hôpital désolé et sans provisions. Dans son « Télémaque », qui fut d'abord lu en cachette, il allait plus loin : il émettait avec franchise ses idées personnelles sur le commerce qui, disait-il, « est comme certaines sources ; si vous voulez détourner leur cours, vous les faites tarir » (chap. 12, 13, 14).

Un parent de Corneille, *Boisguillebert*, lieutenant général au bailliage civil de Rouen, fut beaucoup plus précis. Dans son « Détail de la France » (1699) et son « Factum de la France » (1707), il se montre le précurseur véritable des économistes. Pour lui, il faut diminuer les impôts, rendre la taille générale et proportionnelle au revenu, favoriser l'agriculture et accorder toute liberté au commerce. Il faut, dit-il, « permettre au peuple d'être riche, de labourer et de

commercer ». Son premier ouvrage le fit considérer comme un fou; son second fut condamné par le conseil d'État.

La même disgrâce fut réservée à *Vauban*, maréchal de France, celui pour qui Saint-Simon a créé le mot de *patriote*. Dans son livre la « Dîme royale » (1707), il fait le tableau de la France. D'après lui, près de la dixième partie du peuple est réduite à la mendicité; des neuf autres parties, il y en a cinq qui ne peuvent faire l'aumône, « étant réduites à très peu de chose près à cette condition » : les gens riches forment seulement un dixième de la population totale. La cause du mal est que les impôts sont mal répartis et pèsent précisément sur les plus pauvres. Il faut donc substituer au privilège un *impôt général sur le revenu* dont personne ne sera exempt. Cet impôt variera du dixième au vingtième suivant les besoins de l'état : il sera établi pour les uns sur les revenus de la terre et sera acquitté en nature, pour les autres sur les revenus industriels, commerciaux, etc. et payé en espèces. Le livre de Vauban, imprimé clandestinement, fut condamné par le Parlement de Paris.

Les premiers économistes. — Proscrites tant que le grand roi Louis XIV vécut, ces idées se firent accepter pendant le règne de son arrière-petit-fils Louis XV. Elles furent alors coordonnées et formèrent un vrai corps de doctrines. C'est dans le club de l'Entresol fondé en 1720, puis dans les salons d'Helvétius, d'Holbach et surtout de Mme Geoffrin, qu'elles furent vivement soutenues et dis cutées.

Gournay, commerçant devenu conseiller au grand Conseil, puis intendant du commerce, fut le chef des *ploutocrates* : son élève Turgot a exposé ses conceptions économiques dans l'éloge qu'il a fait de son maître. Gournay fut le fondateur de la théorie d'après laquelle « il y a des lois naturelles, fatales, par lesquelles toutes les valeurs existant dans le commerce se balancent entre elles et se fixent à une valeur déterminée ». Il ne faut donc plus de barrières : « laissez faire, laissez passer », telle était la formule. Mais Gournay, qui créa les premières sociétés pour perfectionner l'agriculture, l'industrie et le commerce, déclarait que la source principale de la richesse était l'industrie.

Quesnay soutint au contraire que c'était l'agriculture. Médecin de Louis XV et de la marquise de Pompadour depuis 1744, il fut le père de l'économie politique. Il a peu

écrit : de lui sont les articles sur les fermiers et sur les grains dans l'« Encyclopédie » de Diderot, le « Tableau économique » de 1758 et la « Physiocratie » de 1768. Sa doctrine, quelquefois obscure, peut être ainsi énoncée. La terre est l'unique source de la richesse; il n'y a pas d'autre capital disponible que le revenu net du propriétaire foncier; le seul impôt doit donc être l'impôt *foncier*, mais il faut qu'il soit *général*. Sans doute, l'industrie et le commerce rendent des services; mais ils ne créent pas la richesse, ils ne font que la transporter et la transformer. On doit leur laisser une entière liberté : car, tout impôt, toute entrave, tout monopole, etc., retombent sur le propriétaire foncier qui paie plus cher; par suite, la richesse serait diminuée. Cette doctrine de Quesnay était à la fois incomplète et inexacte; incomplète, puisqu'elle admettait la possibilité d'un seul impôt; inexacte, parce qu'elle reléguait les commerçants et les industriels dans les classes stériles, improductives.

Quesnay eut de nombreux disciples dont les plus marquants furent les suivants. *Mirabeau le père*, dans son livre l' « Ami des hommes », 1756, fit l'éloge de l'agriculture qui doit soustraire les nobles à la domination royale. *Mercier de la Rivière* composa le premier exposé complet de la doctrine physiocratique dans son ouvrage l' « Ordre naturel et essentiel des sociétés politiques », 1767. *Dupont de Nemours*, le futur révolutionnaire, publia l' « Origine et progrès d'une science nouvelle ». L'abbé *Raynal*, dans son « Histoire philosophique et politique, etc. », attaqua vivement le système colonial des peuples européens et protesta contre l'exploitation fâcheuse des colonies par les métropoles. *Turgot* enfin essayera de réaliser les idées des physiocrates.

Ce fut pourtant un étranger, l'Écossais *Adam Smith*, qui apporta aux doctrines trop étroites des économistes français les atténuations nécessaires. Dans ses « Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations », 1776, il soutint à juste titre que le travail, quelle que soit sa nature, intellectuel ou manuel, est la vraie source de la richesse, et il exposa très nettement la doctrine du libre-échange.

B. — TURGOT[1].

L'homme et ses débuts. — Turgot, qui fut le plus célèbre des économistes français, eut sur ses amis l'avantage de posséder un grand sens pratique. Né en 1727, fils d'un prévôt des marchands de Paris, il abandonna la carrière ecclésiastique par manque de vocation et devint conseiller au Parlement. Il s'adonna à l'économie politique, écrivit des articles dans l' « Encyclopédie » de Diderot, une « Lettre sur le papier-monnaie », un « Tableau des progrès successifs de l'esprit humain », un « Éloge de Gournay », et surtout, en 1769, des « Réflexions sur la formation et la distribution des richesses », ouvrage dans lequel il se montra physiocrate, mais sans parti-pris.

Nommé intendant du Limousin, où il resta treize ans, il mit ses idées en pratique dans cette province. Il y adoucit la corvée, fit construire de belles routes, répartit mieux la taille. Il conjura une disette en maintenant la libre circulation des grains et introduisit la culture de la pomme de terre ou parmentière. Il provoqua un mouvement d'études agricoles et économiques, fit prêcher ses réformes par les curés et réussit enfin à inspirer confiance au peuple et à triompher par sa patience de l'hostilité des privilégiés laïques et ecclésiastiques. Grâce à son administration prudente et méthodique, le Limousin fut complètement transformé et devint un pays très prospère au milieu de la France appauvrie.

Son programme. — Le succès de cette expérience faite dans une région peu étendue l'encouragea à la poursuivre, à la tenter sur un rayon beaucoup plus grand, sur tout le royaume, lorsque, malgré lui, il dut, en 1774, quitter son intendance du Limousin pour devenir secrétaire d'état de la marine, et peu après contrôleur général des finances.

Son programme est tout entier renfermé dans quelques lignes de son principal ouvrage et de la lettre qu'il écrivit au roi Louis XVI après son entrevue avec lui. Dans le premier, il dit : « La propriété est le fondement de la société; mais la société ne peut se développer que par la liberté ». Dans la seconde, on lit : « Point de banqueroute, point

1. Voir les livres de Foncin et d'Alfred Neymarck (*Turgot et ses doctrines*, 2 vol.), Paris, F. Alcan.

d'augmentation d'impôts, point d'emprunts ». Il essaya de réaliser ce programme pendant son court ministère, de 1774 à 1776.

Œuvre financière. — Au moment où il prenait la direction des affaires, il trouvait une dette exigible de 235 millions de livres, des anticipations pour 78 millions, et un déficit annuel de 23 millions. Il pratiqua la plus stricte économie, réduisant les dépenses sur les maisons militaire et civile du roi et sur les divers services administratifs, et il surveilla étroitement la levée des impôts, faisant poursuivre avec rigueur tous ceux qui s'étaient indûment exemptés.

Le résultat fut qu'il obtint une diminution de dépenses de 24 millions, supérieure au déficit, et qu'il put ainsi équilibrer le budget.

Œuvre agricole. — Pour améliorer le sort des paysans, Turgot abolit les *contraintes solidaires*, c'est-à-dire la coutume d'après laquelle les quatre habitants les plus imposés d'un village étaient obligés de payer pour ceux qui ne le pouvaient pas. Mais les deux mesures les plus importantes et nouvelles furent les suivantes.

1° En 1774, parut l'*Édit inaugurant la liberté du commerce des grains* dans l'intérieur du royaume et même, sous certaines réserves, l'exportation à l'étranger. « Il me semble, s'écria Voltaire, que voilà de nouveaux cieux et une nouvelle terre. » Mais l'édit fit de nombreux mécontents parce qu'il heurtait les vieux préjugés et arrêtait net les honteuses spéculations du pacte de famine. Necker, qui devait être en réalité le successeur de Turgot, écrivit son « Traité déclamatoire sur la Législation des grains ». Des gens, soudoyés par les accapareurs ou par les officiers des villes qui faisaient des bénéfices sur la vente des grains, empêchèrent les blés débarqués au Havre d'arriver à Paris, coulèrent les bateaux dans la Seine, incendièrent les greniers, se livrèrent à toutes sortes de violences. Turgot dut, pour quelques jours, prendre le ministère de la guerre et mettre sur pied 25 000 hommes. La « guerre des farines » se termina aussitôt sans effusion de sang. Et, en 1776, le contrôleur général put appliquer au vin et aux autres boissons la même législation, autoriser leur libre circulation en France et leur exportation moyennant le paiement de certains droits.

2° En 1776 fut abolie *la corvée* à laquelle les paysans étaient astreints depuis des siècles. Elle fut remplacée par une subvention territoriale de 11 200 000 livres, qui serait payée par tous les propriétaires fonciers, roturiers ou non, et qui serait employée exclusivement à la construction et à l'entretien des routes. C'était proclamer déjà l'égalité de tous devant l'impôt.

Œuvre industrielle. — L'édit de février 1776 fut pour l'industrie ce qu'était celui de 1774 pour l'agriculture. Il en décréta la liberté en supprimant *les corporations*, *les confréries*, *les jurandes et les maîtrises* et en déclarant que tous, même les étrangers, pourraient exercer leurs professions sans entraves d'aucune sorte : seuls, les chirurgiens, les pharmaciens, les orfèvres, les imprimeurs et les libraires continuaient à être soumis à des règlements spéciaux.

Cet édit fut accueilli avec allégresse par les ouvriers qui parcoururent les rues de Paris dans des carrosses de louage pour manifester leur joie de voir que le droit de travailler était enfin proclamé un droit naturel, et n'était pas réservé à quelques privilégiés. Mais le Parlement de Paris, conservateur et respectueux des vieilles traditions, fit des remontrances et n'enregistra l'édit qu'après un lit de justice tenu par le roi Louis XVI.

Œuvre commerciale. — Afin de développer le commerce, Turgot prit une série de mesures de détail. Il créa la *Banque de Paris* et nomma 116 agents de banque et de change. Il autorisa la fondation d'une banque libre ou *Caisse d'escompte du commerce*, au capital de 12 millions, pour consentir des prêts à 4 p. 100 aux industriels et aux commerçants. Il forma le projet d'unifier les poids et les mesures. Il confia la construction du réseau de routes aux frères Trudaine, habiles ingénieurs, et il organisa le service des messageries avec des voitures spéciales ou *turgotines* : la vitesse de celles-ci fut assez rapide, puisque de Paris à Bordeaux on ne mit plus que cinq jours et demi au lieu de quatorze, et de Paris à Besançon trois jours au lieu de neuf.

Les projets de Turgot. — Turgot ne put pas accomplir tout ce qu'il projetait de faire : son ministère ne dura en effet que dix-huit mois. Le roi, qui avait dit : « Il n'y a que M. Turgot et moi qui aimions le peuple », abandonna

néanmoins son contrôleur général aux rancunes des privilégiés et le renvoya brusquement le 13 mai 1776.

Turgot aurait voulu cependant faire l'éducation de la nation et doter petit à petit le peuple de toutes les libertés et de l'égalité, remplacer en un mot la monarchie absolue par la monarchie constitutionnelle. De là son *Mémoire sur les municipalités*, dans lequel il établissait une hiérarchie d'assemblées élues par les propriétaires fonciers : municipalités de paroisses, de districts ou arrondissements, de provinces, et, au sommet, une municipalité nationale. Ces assemblées n'auraient pas à contrôler, mais à conseiller seulement le pouvoir royal qui doit du reste tendre, par définition, à se mettre d'accord avec elles.

Mais, pour que le peuple puisse ainsi participer à la vie politique, il faut qu'il soit instruit et qu'il comprenne. Turgot rédigea donc le *Mémoire sur l'instruction nationale* : l'enseignement religieux serait maintenu, mais verrait s'établir, à côté et en dehors de lui, un enseignement laïque donné « d'après des livres faits exprès, au concours, avec beaucoup de soin », et organisé et dirigé par un conseil d'instruction nationale.

C. — LES SUCCESSEURS DE TURGOT.

Les réformes de Necker. — Tout cela ne resta qu'à l'état de projet et ne devait être repris que plus tard. La plupart des innovations de Turgot ne subsistèrent même pas, par exemple les édits sur les blés et sur les jurandes

Necker, cependant, quoiqu'il se fût montré l'adversaire de Turgot, suivit son exemple lorsqu'il eut à diriger les finances de 1776 à 1781. S'il ouvrit l'ère des *emprunts* pour faire face aux dépenses nécessitées par la guerre de l'indépendance des États-Unis, il supprima beaucoup de charges inutiles, divisa les fermes générales en trois compagnies, et réduisit le nombre des receveurs généraux de 48 à 12. D'après les idées de Turgot, il créa les *assemblées provinciales* du Berry et de la Haute-Guyenne (Montauban), dans lesquelles les députés du tiers état avaient la majorité et qui devaient s'occuper de la répartition de l'impôt, de la voirie, du commerce et de l'agriculture.

La cabale qui avait renversé Turgot se reforma contre lui et Necker dut démissionner.

Le traité franco-anglais du 27 septembre 1786. — Après lui, l'on revint aux anciens errements et les théories des économistes s'effacèrent devant le retour offensif de l'ancien régime. Elles ne parurent un peu qu'au moment où fut conclu le traité de commerce entre la France et l'Angleterre, le 27 septembre 1786. Les négociateurs furent pour l'Angleterre sir Eden, pour la France le directeur général des douanes Gérard de Rayneval; celui-ci fut secondé par deux conseillers qui représentaient des théories contraires : l'un, Boyetet, la théorie de prohibition; l'autre, Dupont de Nemours, celle du libre échange.

Le traité fut une sorte de *compromis* entre les deux écoles. La France renonçait aux droits prohibitifs dont elle avait frappé plusieurs produits anglais, les tissus de coton, les draps, les faïences, la mercerie, la passementerie, etc.; elle consentait à les admettre chez elle moyennant un droit variant de 5 à 15 p. 100. De son côté, l'Angleterre abaissait les taxes qu'elle avait établies sur les articles de Paris, les vins, les vinaigres, les eaux-de-vie; mais elle les abaissait de façon à protéger certaines industries anglaises, en particulier les brasseries.

C'était en somme un traité de *protection modérée* qui mettait fin aux conventions prohibitives d'autrefois, mais qui ne ressemble pas aux futurs traités de libre échange. Il fut mal accueilli par les deux parties, en France par les filateurs de coton de Rouen, en Angleterre par les brasseurs, les distillateurs, les fabricants d'objets de luxe, etc. Du reste, il ne fut en vigueur que pendant sept ans : en 1793, la rupture des relations entre les deux pays marqua la fin de cette tentative, bien timide encore, de libre trafic.

Ainsi, dans le cours du XVIII[e] siècle, des idées nouvelles ont été émises en France au point de vue économique : Turgot a essayé de les faire entrer dans la pratique. Mais il a échoué et, lorsque la Révolution éclate, aucun changement capital n'a été fait, aucun progrès réalisé. L'opinion était déjà cependant instruite : elle allait se manifester par la réforme radicale que la Révolution devait opérer.

CHAPITRE XII

L'ŒUVRE ÉCONOMIQUE DE LA RÉVOLUTION ET DE L'EMPIRE[1]. (PÉRIODE RÉVOLUTIONNAIRE)

Pendant la période révolutionnaire et napoléonienne, le développement économique de la France fut évidemment contrarié et entravé, soit par les événements intérieurs, soit par les guerres contre l'étranger. Néanmoins, si les réformes de détail ne sont pas très nombreuses, des faits d'une portée considérable se sont alors accomplis. La Révolution a brisé les multiples liens qui arrêtaient encore les progrès de l'agriculture et de l'industrie. La Révolution et Napoléon ont maintenu le système de protection commerciale et l'ont même exagéré. Enfin la Révolution et l'Empire ont vu se produire le début de la transformation économique par l'introduction du machinisme. De là l'importance de cette longue époque (1789-1815), dans laquelle on doit reconnaître deux périodes tranchées : 1° la période révolutionnaire ; 2° la période napoléonienne.

A. — PÉRIODE RÉVOLUTIONNAIRE.

L'affranchissement de la terre. — La Révolution a accompli une grande chose, *l'affranchissement de la terre* ; mais ce ne fut pas sans difficultés.

Par les célèbres décrets votés au milieu de l'enthousiasme général dans la nuit du 4 août 1789, la Constituante supprima les droits féodaux : toutefois, composée en majorité de privilégiés et de bourgeois propriétaires, elle avait cru

1. Noël a exposé l'*Histoire du commerce extérieur de la France depuis la Révolution*, Paris, Alcan.

bon de faire une distinction entre les droits seigneuriaux résultant de l'asservissement séculaire des paysans (féodalité dominante) et ceux résultant d'un contrat librement consenti entre les nobles propriétaires et les roturiers (féodalité contractante). Elle abolit complètement et sans indemnité les premiers, c'est-à-dire le servage, la corvée, la taille seigneuriale, les droits de chasse, de colombier, de four, de pressoir, de moulin, etc. Mais elle admit que les seconds seraient supprimés à condition que le paysan payât au seigneur une indemnité ou une rente. L'Assemblée Législative tenta de faire disparaître cette inégalité en supprimant, par le décret du 10 juin 1792, une foule de droits seigneuriaux et en déclarant égales les situations du noble et du paysan. La Convention alla beaucoup plus loin et promulgua deux décrets exclusivement en faveur du paysan : tous les titres féodaux devront être solennellement brûlés en présence du conseil municipal et de tous les citoyens, et, d'après le décret du 7 septembre 1793, personne « ne pourra percevoir des droits féodaux et des redevances de servitude en quelque lieu de la terre que ce puisse être, sous peine de dégradation civique ». Ainsi, alors que dans d'autres pays européens, en Angleterre, en Allemagne et en Russie, le paysan fut obligé de racheter la terre, en France il la reçut *gratuitement*.

Ces décisions eurent pour conséquence immédiate le *morcellement* de la propriété. Certes, celui-ci ne date pas de la Révolution : en 1789, on comptait qu'il y avait en France 4 millions de paysans qui possédaient un lopin de terre. Mais le morcellement fut activé, après 1789, de deux façons. D'abord la Législative, puis la Convention rendirent le partage des *biens communaux*, appartenant au village, obligatoire aussitôt que le tiers des habitants le demanderait. D'autre part, l'Eglise catholique et les émigrés nobles furent dépouillés de leurs biens que l'on convertit en *biens nationaux*; ceux-ci furent mis en vente partout et le paysan put employer son papier-monnaie à en acheter.

Ainsi le sol fut beaucoup plus divisé qu'auparavant; au régime de la *grande* propriété commença à se substituer celui de la *petite* propriété.

La situation agricole. — Les progrès de l'agriculture sont beaucoup plus contestables. Les initiatives privées furent souvent découragées et arrêtées soit par la routine,

soit par des municipalités à l'esprit soupçonneux et inquisitorial. Comme on redoutait constamment la famine, on ne voulut plus avoir partout que des champs de blé ; tous ceux qui prétendirent innover devinrent suspects et, en 1794 même, on guillotina la marquise de Marbeuf parce qu'elle avait eu l'audace de semer de la luzerne et non du blé. Malgré ces conceptions erronées, on ne peut nier cependant que l'étendue des terres en rapport s'accrut dans de notables proportions. On cultiva beaucoup plus que précédemment la vigne, la pomme de terre, la betterave et le lin. Alors se développèrent les prairies artificielles et l'élevage du mouton; alors furent réorganisés les haras; alors aussi furent prises les premières mesures pour arrêter les déboisements hâtifs dans les pays montagneux.

Ainsi l'agriculture fut loin d'être délaissée pendant la tourmente révolutionnaire. Comme le paysan travaillait pour son propre compte, il fit rendre à la terre beaucoup plus qu'autrefois : il acquit enfin de l'aisance et, ce qui le prouve, c'est que les mariages deviennent de plus en plus fréquents et que la population augmente, malgré l'énorme consommation d'hommes que font les guerres.

Les vicissitudes de l'industrie. — Comme la terre, l'industrie fut, elle aussi, affranchie par la Révolution. Les lois de la Constituante en 1791 abolirent définitivement les *corporations* (17 mars) et créèrent les *brevets d'invention* (janvier). De cette façon, l'industrie n'avait plus de barrières devant elle et la propriété individuelle était reconnue et assurée.

Mais, pendant dix ans, de 1789 à 1799, la France subit des crises terribles. Les manufactures nationales ne purent pas lutter contre la concurrence des Anglais en faveur de qui avait été conclu le traité de commerce de 1786. Le manque de sécurité, la persistance des guerres, la périodicité des emprunts forcés entraînèrent leur décadence qui fut profonde. On déserta les ateliers; les industries de luxe, en particulier celle des dentelles, disparurent presque complètement; celle de la soie fut à peu près ruinée après la fatale insurrection de Lyon en 1793.

Pour essayer d'enrayer cette décadence, on tenta d'abord d'ouvrir des *ateliers nationaux*; on dut bientôt les fermer et interdire aux ouvriers le *droit de coalition*, c'est-à-dire de grève. Le Directoire usa d'autres moyens. Six millions

furent votés pour encourager les industriels. Le ministre de l'intérieur, François de Neufchâteau, imagina de réunir leurs produits dans la *première exposition nationale*, à Paris en 1798 : il n'y vint que 111 exposants et on ne distribua que 12 médailles. Mais, si les diplômés furent très rares, ils étaient du moins fort connus puisqu'ils s'appelaient Bréguet, Conté, Lenoir, Didot, etc.; de plus, on remarqua à cette exposition des mécaniques pour filer le coton et des machines construites au Creusot.

C'était là l'indice que l'industrte française commençait à se transformer sous l'influence du machinisme.

La stagnation du commerce intérieur. — Pour le commerce intérieur, la Constituante, en 1790, compléta l'œuvre de Colbert : elle supprima toutes les *douanes* à l'intérieur de la France et les reporta aux frontières. Mais l'insuffisance des voies de communication empêcha un vrai courant d'échanges de s'établir. Les routes, pourtant si belles en 1789, furent délaissées et, les ressources financières manquant, leur entretien fut totalement abandonné. Le mal fut même si grand qu'au mois de décembre 1792 le ministre de l'intérieur fit appel à des corvées volontaires et civiques et qu'en 1797 on établit des barrières à péages.

Ce ne furent pas là les seules entraves mises au commerce intérieur : celui-ci faillit être désorganisé par les *lois sur le maximum*. Pour empêcher l'accaparement des subsistances et, surtout, pour soutenir le cours des assignats dépréciés, la Convention fixa, dès le mois de mai 1793, un maximum de prix sur certaines denrées de première nécessité, le blé, le pain, les boissons, les combustibles. Elle continua, peu après, dans cette voie, par les matières nécessaires à l'industrie, les cuirs, l'acier, les fers, le chanvre, etc., et par les produits fabriqués, comme les étoffes et les toiles, les souliers et les sabots. Enfin, le décret du premier novembre 1793 ordonne que « les prix maxima seront déterminés d'après le prix de la marchandise au lieu de production ou de fabrique en 1790, augmenté d'un tiers et majoré de 5 p. 100 de bénéfice pour le marchand en gros, de 10 p. 100 de bénéfice pour le marchand en détail, plus d'un prix fixe par lieue de transport ».

Le résultat fut que l'on cessa de fabriquer et de vendre malgré les peines édictées par la Convention : on n'osa même plus « poudrer les perruques ». Bien plus, le comité

de subsistances, qui n'arrivait pas à donner du pain en quantités suffisantes, se vit obligé de proposer en février 1794 un carême civique : on demandait aux citoyens de jeûner une fois par mois pour épargner les subsistances. Il fallut en définitive abolir les lois qu'il était impossible d'exécuter.

Le commerce intérieur ne reprendra quelque activité que plus tard. Il sera alors facilité par la mise en vigueur d'un décret de la Convention (1er août 1793) pour établir partout en France l'*unité des poids et mesures*.

La décadence du commerce extérieur. — Les relations commerciales avec l'étranger furent d'abord réglées par le *tarif douanier du 15 mars 1791*, promulgué par la Constituante. Adoptant la politique inaugurée par la convention franco-anglaise de 1786, cette assemblée vota un tarif de protection modérée. Des droits variant de 5 à 10 p. 100 étaient, à l'entrée, établis sur la plupart des marchandises : il était interdit d'importer des eaux-de-vie, des fils d'or faux, de la poudre, du salpêtre, des confections, etc., et d'exporter du numéraire, des effets militaires, des armes, des munitions, etc. Malgré son caractère nettement protecteur, ce tarif marquait une trêve dans la lutte commerciale entre la France et divers états européens, notamment l'Angleterre.

Cette trêve ne dura pas longtemps : car la guerre éclata entre la Révolution et l'Europe. La Convention multiplia les prohibitions et les peines : ex., peine de mort contre celui qui exportera des grains, vingt ans de fer à celui qui importera, achètera ou vendra des marchandises anglaises, suspect celui qui s'en servira. Le Directoire poussa à l'extrême les mesures rigoureuses. Il déclara anglais tous les produits, quelle que fût leur origine, qu'il ne voulait pas laisser pénétrer sur le marché français. D'ailleurs, tout cela n'aboutit qu'à rendre plus active la contrebande.

Sans doute, la Convention avait bien, le 21 septembre 1793, imité Cromwell et promulgué en faveur des navires français un véritable acte de navigation. Mais les forces navales de la France n'étaient pas suffisantes pour pouvoir faire respecter les décisions des assemblées révolutionnaires et elle furent, du reste, anéanties pendant la guerre. Aussi le commerce ne fit-il que décroître. En 1792, il atteignait le chiffre de 1732 millions; il tombait en 1797 à 774, en 1798 à 551, en 1799 à 553.

CHAPITRE XIII

L'ŒUVRE ÉCONOMIQUE DE LA RÉVOLUTION ET DE L'EMPIRE (*suite*). (PÉRIODE NAPOLÉONIENNE)

B. — PÉRIODE NAPOLÉONIENNE

La situation changea lorsqu'après le coup d'état du 18 brumaire Napoléon Bonaparte prit la direction du gouvernement qu'il conservera, soit comme consul, soit comme empereur, de 1799 à 1815. Ce changement s'explique surtout parce que Bonaparte s'attacha à relever le crédit auquel les combinaisons malheureuses des assemblées révolutionnaires avaient porté de graves atteintes.

La situation financière au 18 brumaire. — En effet, la Convention, imitant Law, avait émis du papier-monnaie, mais en si grande quantité qu'en 1794 on en fabriquait jusqu'à cent millions par jour; la dépréciation avait été telle qu'un louis d'or valait 7 200 francs en papier. Si le Directoire supprima les assignats, il les remplaça par des mandats territoriaux qui, pour les mêmes raisons, tombèrent dans un discrédit analogue : en 1799, un mandat de 100 livres ne valait en réalité qu'une livre. Le Directoire dut alors se résoudre à une mesure radicale, la banqueroute partielle : ne pouvant pas payer les intérêts de la dette qui était inscrite sur le *Grand Livre* créé en 1793, il la réduisit des deux tiers, et garantit l'autre tiers qui s'appela dès lors le tiers consolidé. Tout cela n'était pas fait pour relever le crédit : aussi, en septembre 1799, peu de mois avant le coup d'état du 18 brumaire, le 5 p. 100 était-il tombé à sept francs.

Le relèvement du crédit et la Banque de France. — Napoléon Bonaparte se préoccupa constamment du crédit. Il réorganisa l'administration financière, qui devint ordonnée et régulière, et voulut que la probité existât chez elle. Il s'efforça de ne pas recourir aux ressources extraordinaires, aux emprunts forcés et progressifs; il y parvint, en somme, puisque, de 1799 à 1814, les recettes furent de 13 851 millions et les dépenses de 14 294 millions. Dès l'année 1800, on avait pu payer en espèces sonnantes les rentes et les pensions, et cela ne s'était pas vu depuis bien longtemps.

Pour consolider encore davantage le crédit, Napoléon Bonaparte créa, le 13 février 1800, la *Banque de France*, destinée à remplacer les banques particulières peu nombreuses qui avaient subsisté, mais qui périclitaient. Ce fut d'abord une entreprise privée, au capital de 30 millions divisé en 30 000 actions de 1000 francs : la société avait le droit d'émettre des billets payables à vue et au porteur. En 1803, le 14 avril, elle obtint le privilège d'émettre seule des billets : mais elle reçut alors une constitution nouvelle. Les actionnaires nommèrent un conseil composé de quinze régents et de trois censeurs : ce conseil choisissait dans son sein trois membres qui formaient le comité directeur. En 1806 enfin, Napoléon remplaça ce comité par trois gouverneurs qu'il désigna lui-même. Ainsi fut constituée la banque d'état qui devait à la fois prêter son concours financier au trésor et aider le développement économique du pays.

De celui-ci, du reste, Napoléon eut un grand souci et il trouva un auxiliaire dévoué dans Chaptal, qui fut ministre de l'intérieur au début du règne.

Progrès lents de l'agriculture. — Il est évident que les guerres napoléoniennes ont porté préjudice à l'agriculture. Néanmoins on ne peut pas dire que des efforts n'ont pas été faits pour accroître la production et rendre les cultures plus variées qu'auparavant.

C'est l'époque où l'on commence à renoncer aux jachères et à étendre les prairies artificielles. Parmi les cultures, la pomme de terre gagne du terrain après 1812; la vigne produit jusqu'à 35 millions et demi d'hectolitres; au lieu d'importer de l'huile d'olive, on en exporte. Les plantes industrielles s'installent en France, le lin un peu

partout, le houblon et la betterave dans le nord, le coton, au contraire, tout à fait au sud du territoire impérial (Italie et Sicile). L'élevage du ver à soie est pratiqué dans douze départements, depuis Montpellier jusqu'à Moulins; celui des chevaux, si utiles en temps de guerre, et celui des moutons prennent de l'extension; celui des bœufs se développe au point de permettre une faible exportation. Enfin, la Société d'agriculture, qui datait de 1761, fut reconstituée en 1804 et chargée d'étudier tous les perfectionnements et d'aider aux progrès de l'agriculture.

Si ceux-ci sont encore lents pendant la période du Consulat et de l'Empire, en revanche ceux de l'industrie sont manifestes; après une longue éclipse, l'industrie non seulement redevient ce qu'elle était à la fin de l'ancien régime, mais se transforme complètement.

La réglementation industrielle. — Dans cette partie de l'administration, comme dans toutes les autres, Napoléon voulut imposer la discipline et la réglementation. S'inspirant des traditions de l'ancien régime, il reconstitua en quelque sorte les corporations anciennes et les soumit à la surveillance méticuleuse du gouvernement. Ainsi que sous Colbert, on fixa le nombre des fils d'une étoffe, sa largeur, les couleurs des lisières, etc. La loi de 1803 régla les rapports entre patrons et ouvriers. Elle déclara que les engagements ne devaient pas dépasser un an; elle interdit les grèves aux ouvriers; elle leur imposa le livret qu'ils devaient présenter au patron; elle décida enfin que les différends seraient tranchés par les autorités de police.

Dans cette réglementation en général trop étroite et parfois vexatoire, une seule mesure utile est à retenir, la création en 1806 de *conseils de prud'hommes*, composés par moitié de patrons et d'ouvriers patentés (c'est-à-dire de petits patrons). Bien qu'elle fût faite exclusivement en faveur des patrons bourgeois, cette création n'en rendit pas moins des services réels pour mettre fin aux conflits qui surgirent.

La grande industrie. — Pour faire accepter cette réglementation, Napoléon, comme le gouvernement de Louis XIV, donna toute sa protection à l'industrie. Alors est créée, en 1801, la Société d'encouragement pour l'industrie nationale avec des membres qui se nomment Conté, Berthollet, Monge, etc.; alors est installé à Passy un tissage modèle;

alors les savants s'adonnent à des recherches spéciales pour développer l'industrie, et leurs découvertes, immédiatement appliquées d'une façon pratique, se multiplient : alors enfin, à la *petite industrie* succède la *grande*, fondée sur l'extension que prend rapidement le *machinisme*.

Cette transformation s'opère en particulier dans les industries textiles : aux inventions des Anglais viennent s'ajouter celles des Français. L'industrie du *coton* est véritablement créée : les mécaniques les plus parfaites sont d'abord importées d'Angleterre, puis perfectionnées sur place : filature et tissage font des progrès énormes. *Richard et Lenoir* fondent jusqu'à quarante manufactures, plantent des cotonniers dans le royaume de Naples pour remplacer le coton américain arrêté par les croisières anglaises et font vivre des milliers d'ouvriers. On continua à fabriquer des mouchoirs de coton comme avant 1789; mais on fabriqua aussi des percales, des mousselines, des calicots, des nankins, des tulles, des bas, des tricots. Pour l'industrie de la *laine*, Chaptal fit venir en France un des meilleurs constructeurs anglais, *Douglass*, qui livra bientôt aux fabricants toutes les machines qui étaient nécessaires pour la draperie. Sedan, Reims, Louviers, Elbeuf, Carcassonne prospérèrent; Reims avait 20 000 ouvriers, Sedan 18 000, Carcassonne 9 000. A ces industries, Napoléon aurait voulu ajouter celle du *lin* et en faire l'industrie nationale française : par le fameux décret du 11 mai 1810, il promit un million à quiconque inventerait la meilleure machine à filer le lin. Deux mois après, *Philippe de Girard* prenait son brevet et installait deux manufactures à Paris et à Charonne. Sa découverte n'eut pas alors le succès qu'on espérait et la mécanique ne remplaça pas encore les métiers à bras. Mais la fabrication des toiles fines n'en a pas moins été très active : Saint-Quentin et Amiens dans le nord, Laval dans l'ouest, Montpellier dans le sud, le Dauphiné dans l'est deviennent les centres les plus importants. L'industrie de la *soie* prend aussi un nouvel essor grâce à la machine à tisser perfectionnée par *Jacquard*. Lyon en a bientôt 12 000 pour fabriquer toutes les sortes d'étoffe, Nimes 5 000 pour les taffetas et la bonneterie de soie, Saint-Etienne et les environs 8 000 pour les rubans; Tours s'adonne à la fabrication des étoffes pour les tentures. Enfin, comme les *dentelles de point* sont le complé-

ment obligatoire des costumes de cour, les fabriques d'Alençon, de Chantilly et d'Arras retrouvèrent l'activité qu'elles avaient depuis longtemps perdue.

Outre les industries textiles, celle des *produits chimiques* fut, à proprement parler, créée grâce aux progrès de la chimie. On trouva la préparation des acides chlorhydrique et sulfurique, de l'ammoniaque, etc.; Thénard enseigna à fabriquer du blanc de céruse; Édouard Adam distilla l'alcool; Darcet sut extraire la gélatine des os et Cadet de Vaux en tirer des engrais pour l'agriculture. On employa le chlore pour blanchir les toiles et Chaptal l'utilisa pour les chiffons destinés à la fabrication du papier. Vauquelin et Fourcroy produisent le vinaigre de bois, pendant que Séguin perfectionne la tannerie et que Champion fabrique le caoutchouc.

Les industries spéciales se multiplient. Didot installe à Essonnes la première manufacture de papier à la mécanique; Prieur de la Côte-d'Or en fonde une de papiers peints à Besançon. Bréguet fait progresser l'horlogerie et Carcel vulgarise sa lampe à mouvement. L'ameublement crée un nouveau style, le style empire, imité du style gréco-romain. Brongniard, directeur de la manufacture de Sèvres de 1800 à 1847, y fait revivre la peinture sur verre et développe l'industrie des émaux et des camées. Des usines pour la fabrication du sucre de betterave, qui devait remplacer le sucre de canne arrêté par les navires anglais, furent fondées à Passy et à Lille en 1812. L'industrie du vêtement prit de l'extension grâce au luxe de la cour impériale.

Enfin celle de la *métallurgie* devint très active. Les premières faux d'acier fin sortirent de l'usine de Bischwiller. On fabriqua à Moulins et à Langres des ciseaux et des couteaux, à Thiers de la coutellerie ordinaire. L'usine d'Essen fut fondée en territoire français en 1810. La France possédait alors 230 hauts fourneaux : on consommait plus de 900 000 tonnes de houille; on produisait 100 000 tonnes de fonte et 70 000 de fer.

Les *expositions de Paris* de 1801, 1802, 1806, prouvèrent l'extension considérable prise par l'industrie française. A la première, il y avait 229 exposants; à la seconde, 540; à la troisième, 1422.

Le commerce intérieur : ses crises. — Le commerce

intérieur ne fut pourtant pas aussi florissant qu'on pourrait le croire en constatant les progrès industriels.

Il fut doté en 1807 d'un *Code de commerce* : celui-ci détermina la compétence et la procédure des tribunaux de commerce, fixa la législation sur la bourse et sur les sociétés commerciales et industrielles et frappa de peines très sévères les faillis et les banqueroutiers.

Il fut doté aussi d'une bonne monnaie. En 1803, on adopta l'unité monétaire fondée sur l'argent et « représentée par des espèces d'or tarifées en monnaie d'argent. La valeur des espèces d'or était fixée eu égard au rapport commercial qui existait alors entre les deux métaux (1 à 15 1/2). »

Il fut doté enfin d'un grand nombre de voies de communication. Pour remédier au mauvais état dans lequel se trouvaient les routes, Bonaparte, par l'arrêté du 23 juillet 1802, mit l'entretien des chemins vicinaux à la charge des communes et celui des routes nationales à la charge de l'état. Avec l'aide du génie militaire, il fit construire une foule de routes nouvelles en France et hors de France. De cette époque datent celles de la Corniche, du mont Genèvre, du Cenis, du Simplon, de Bordeaux à Bayonne, et même celles de l'Illyrie et de la Dalmatie. De 1800 à 1814, on consacra 75 millions de francs pour creuser les canaux de l'Ourcq, de Saint-Martin, de la Meuse au Rhin, du Rhône au Rhin, d'Arles à Bouc, d'Aigues-Mortes à Beaucaire, de Marans à la Rochelle, du Berry, de Nantes à Brest, de Saint-Quentin, etc.

Malgré tout, le commerce intérieur ne fut pas très actif et il subit plusieurs crises graves en 1804, 1810, 1813. Cela tient sans doute à la fréquence des guerres, aux dépenses militaires, aux spéculations dangereuses. Cela tient aussi à ce que Napoléon introduisit dans le commerce intérieur son esprit de réglementation. Il soumit, par exemple, à de lourdes taxes les entreprises des diligences et amena ainsi la suppression de beaucoup de compagnies; il interdit aussi, à plusieurs reprises, le trafic des céréales à l'intérieur et fixa, en 1812, un prix maximum du blé. De là un désordre semblable à celui que les mesures de la Convention avaient produit.

La prohibition : le blocus continental. — On retrouve ce même esprit à propos du commerce extérieur. Napo-

léon revint sans hésitation au système de l'ancien régime : il fallait ruiner le commerce de l'ennemi pour lui ôter tout moyen de faire la guerre. Sans doute, en 1800, Chaptal proposait de supprimer les prohibitions absolues et d'établir des droits modérés sur les matières premières nécessaires à l'industrie. Mais cette tentative de demi-libéralisme n'eut pas de lendemain : car la rupture de la paix d'Amiens (1802) entraîna la reprise de la lutte contre l'Angleterre et cette lutte dura sans interruption jusqu'à 1815. Dès 1803, des mesures sont prises pour annihiler le commerce anglais : on prohiba les denrées coloniales anglaises, on ferma les ports français à tout navire venu d'Angleterre, on imposa des taxes énormes sur les produits que pouvait fournir l'Angleterre (deux francs par kilogramme sur le cacao, un franc cinquante sur le poivre et le café, un franc sur le sucre). L'Angleterre ne pouvait voir favorablement cette politique du gouvernement napoléonien : elle accepta franchement la lutte économique et commença l'attaque la première.

Le 11 novembre 1806, l'amirauté anglaise proclamait le blocus maritime de tous les ports depuis Brest jusqu'à Hambourg, ou plutôt les déclarait fictivement bloqués· Napoléon, alors en Allemagne, répondit par le décret de Berlin du 21 novembre qui inaugura le *blocus continental*. D'après ce décret, les Iles Britanniques seraient désormais en état de blocus : tout sujet anglais serait arrêté et traité comme prisonnier de guerre; toute marchandise anglaise, confisquée; tout bâtiment anglais, capturé. Un an après, 'amirauté anglaise répliquait par les fameux décrets du 11 novembre 1807 : tous les navires neutres, avant de se rendre à leur port de destination, durent toucher dans un port anglais, Londres, Gibraltar, Malte, Helgoland, etc., pour faire vérifier leur cargaison et prendre leur licence de naviguer en payant une taxe très élevée. Napoléon aussitôt aggrava ses premières mesures. Par le décret de Milan, 17 décembre 1807, tous les navires neutres qui aborderaient dans un port anglais seraient dénationalisés et déclarés de bonne prise.

Ce régime si sévère ne put pas être appliqué intégralement. Malgré les prescriptions édictées, les produits prohibés étaient introduits dans les pays du continent; car la contrebande donnait de tels bénéfices que des Améri-

cains et des Grecs coururent tous les risques : installés à Helgoland, Malte, Corfou, Palerme, Gibraltar, ils transportaient secrètement les marchandises sur les côtes voisines. Napoléon eut beau les faire saisir et brûler dans toute l'étendue de son empire, depuis Hambourg jusqu'en Italie, il dut se résoudre à apporter des atténuations à son système. Le 5 août 1810, il toléra l'importation des denrées coloniales sur le continent moyennant le paiement de taxes très élevées. Pour un kilogramme, le sucre payait trois à quatre francs, le café quatre, le cacao dix, la cochenille et la cannelle vingt. Le coton était taxé de six à huit francs : Richard et Lenoir, qui avaient établi des plantations dans le royaume de Naples, durent acquitter ces droits. De plus, Napoléon fut obligé d'adopter le système des *licences*; moyennant une taxe, des négociants français furent autorisés à importer certains produits, comme l'indigo, la cochenille, les cuirs, les bois des îles, etc. De même, les Anglais durent permettre l'introduction des blés, des bois, du goudron, du chanvre, etc. Tel fut le régime qui dura jusqu'en 1815.

Ses résultats. — Il eut de graves résultats à la fois *politiques* et *économiques*.

1° Pour que le blocus continental fût efficace, il ne fallait pas qu'il y eût une seule fissure par laquelle pussent se glisser les produits anglais : l'Europe entière devait être sous la domination de Napoléon. Voilà pourquoi l'empereur des Français fut forcé de suivre une politique d'annexions violentes. Conquête du Portugal, confiscation du royaume d'Etrurie, emprisonnement du pape Pie VII, guerre malheureuse d'Espagne, réunion de la Hollande à la France, incorporation du duché d'Oldenbourg et des villes hanséatiques, brouille avec la Suède et ensuite avec la Russie, telles furent les principales conséquences du blocus continental, qui amena en partie la chute de Napoléon.

2° D'autre part, les souffrances furent atroces des deux côtés : mais, ici, il faut distinguer entre l'Angleterre et le continent.

L'Angleterre, qui était la maîtresse des mers, put se procurer à bon marché les matières premières nécessaires à son industrie et les denrées coloniales : une livre de sucre valait six sous à Londres alors qu'elle valait six francs

à Paris. La contrebande lui permit d'écouler une partie de ses marchandises et le marché des États-Unis ne lui manqua jamais. Aussi son commerce fut-il en progression constante : en 1807, 1 175 millions, — en 1811, 1 400 millions. Néanmoins elle souffrit beaucoup : les denrées alimentaires lui manquant, elle faillit mourir de faim. Ses docks, ses magasins, ses entrepôts furent encombrés de marchandises : la production s'arrêta et les ouvriers, ne travaillant plus, tombèrent dans la misère. La dette enfin s'accrut de 9 milliards. Il n'est donc pas étonnant qu'à plusieurs reprises les ministres anglais aient songé à une paix possible avec l'ogre de Corse.

Sur le continent, le blocus provoqua évidemment un vif essor de l'industrie dans les divers pays. Mais ce progrès fut acheté bien cher. Les denrées coloniales n'arrivèrent presque plus : à Paris, on remplaça le café par la chicorée, le thé par les feuilles de certaines plantes. Le prix des matières premières augmenta considérablement, tandis que celui des produits d'exportation fut fort diminué. Tous les ports déclinèrent : la population de Marseille tomba de 120 000 habitants à 80 000. Le commerce, en effet, n'avait plus aucune sécurité : il se fit le plus souvent d'une façon interlope. Celui de la France en 1806 atteignait 933 millions; dès 1812, il n'était que de 640. En d'autres termes, le blocus continental suspendit pendant quelques années la vie économique de plus de cent millions d'Européens.

Ce système extraordinaire ne pouvait durer indéfiniment : il provoqua contre Napoléon l'irritation des peuples, misérables, ruinés. La Russie la première, qui n'exportait plus de céréales, du lin et du chanvre, dénonça, le 31 décembre 1810, ses traités avec la France et n'hésita pas à commencer une lutte qui devait aboutir à la chute de Napoléon. Comme l'a dit Mme de Rémusat : « Quelques lieues de mer ont sauvé la civilisation du monde ».

CHAPITRE XIV

HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE AU XIX[e] SIÈCLE. (LE SYSTÈME PROTECTEUR)

Depuis 1815 jusqu'à nos jours, la France n'a pas eu une même politique économique. Elle a d'abord persisté dans le système protecteur pendant la Restauration et la Monarchie de Juillet. Les tendances libérales qui se firent jour sous ce dernier gouvernement ne furent réalisées que sous le second Empire. Enfin, après la guerre de 1870, la France en est revenue à la politique protectionniste qui est encore en vigueur aujourd'hui. De là donc trois étapes dans cette histoire : 1° le système protecteur de 1815 à 1852 ; 2° la politique libérale, de 1852 à 1870 ; 3° la réaction protectionniste depuis 1871.

A. — LE SYSTÈME PROTECTEUR (1815-1852).

Pendant cette période se produit en France une transformation profonde par suite du progrès des sciences et de leurs applications, par suite de l'utilisation de la vapeur et de l'électricité. Cette transformation a commencé à s'opérer dans l'agriculture; elle a surtout changé l'industrie et le commerce.

Transformation de l'agriculture. — Au début de la Restauration, les acquéreurs de biens nationaux craignirent de s'en voir déposséder au profit des émigrés revenus en France; ils furent quelque peu rassurés par la Charte de 1814, et définitivement par le vote de la loi d'indemnité

d'un milliard en 1825. Le morcellement de la propriété se poursuivit donc et, vers 1850, on comptait 7 à 7 millions 1/2 de propriétaires fonciers. Les terres prennent de plus en plus de valeur; car les progrès de l'agriculture sont favorisés par les circonstances. La paix n'est pas troublée sous la Restauration et la Monarchie de Juillet : la population augmente de plus de cinq millions, et avec elle la consommation.

Pour suffire aux besoins, les agriculteurs abandonnent de plus en plus le système des jachères pour celui de la culture continue. Ils modifient leur matériel agricole. Les charrues perfectionnées de Mathieu de Dombasle et de Grangé sont employées, dans le nord en particulier. Les machines à battre commencent à apparaître et 1 500 d'entre elles sont mues par la vapeur. Il en est de même pour la charrue de Fowler et pour toutes sortes de machines nouvelles, les semoirs, les hache-paille, les extirpateurs. Enfin le développement des voies de communication, et surtout des chemins vicinaux, permet le transport facile des produits agricoles.

Aussi l'étendue des terres labourables s'accroît-elle de trois millions d'hectares. Parmi les cultures, le blé prend définitivement la première place et, mieux cultivé qu'autrefois, il produit 13 hl. 1/2 par hectare. La vigne progresse jusque vers 1835, puis reste à peu près stationnaire; l'étendue cultivée dépasse 2 millions d'hectares, c'est-à-dire celle d'aujourd'hui, et la production varie entre 40 et 45 millions d'hectolitres. Une culture nouvelle, la betterave à sucre, s'installe définitivement après 1840 et se concentre dans le nord. L'élevage du ver à soie enrichit les habitants de l'Ardèche, du Gard et de la Drôme. Celui du mouton se développe beaucoup tout d'abord parce que l'industrie lainière a besoin de matière première; puis il s'arrête lorsque les laines australiennes et allemandes viennent faire concurrence à celles de la France. Enfin l'élevage de la race bovine se perfectionne grâce à l'introduction des bœufs anglais du Durham.

Ce qui montre le mieux combien l'agriculture a repris de l'activité, c'est qu'en 1830 un ministère spécial et en 1831 un conseil supérieur sont créés. Dès la Restauration s'organisent les comices agricoles : en 1844 a lieu à Poissy le premier concours agricole. Toutes ces réunions sont complétées par des expositions régionales et autres, dans

lesquelles on récompense indistinctement les éleveurs, les agriculteurs et les ouvriers agricoles.

Développement énorme de l'industrie. — Tandis que l'agriculture se perfectionne lentement et petit à petit, l'industrie change rapidement de caractère et prend une énorme extension. A la fin du règne de Louis-Philippe la grande industrie est prépondérante. *La mécanique* remplace presque partout le *travail à la main* : l'outillage devient de plus en plus compliqué. Au lieu de l'ancien atelier, petite famille, on voit s'élever de grandes usines ou manufactures, propriétés de sociétés qui disposent de nombreux capitaux. On assiste ainsi à la *concentration de l'industrie* dans quelques régions, tandis qu'elle était jusque-là éparpillée sur tout le territoire, et par suite à la *concentration de la population* dans les centres industriels au détriment des campagnes, fait qui s'accentuera plus tard. La production devient très rapide et très abondante, et, pour l'écoulement facile des produits, on se propose à la fois de fabriquer à bon marché et de trouver des débouchés nombreux, non seulement dans le pays lui-même, mais au dehors.

Les progrès de l'industrie *minière* sont continus : l'extraction de la houille à Saint-Étienne, dans le Nord, dans le bassin de la Sarre, s'étend avec régularité : dans le nord, la famille de Casimir Perier acquiert sa fortune par l'exploitation des mines d'Anzin. Toutefois, à la fin de la monarchie de Juillet, la production est encore insuffisante et il faut demander 2 à 3 millions de tonnes de houille à l'étranger.

L'industrie *métallurgique* a en effet une activité prodigieuse et elle remplace peu à peu par la houille le combustible végétal : on produit plus d'un demi-million de tonnes de fonte et 360 000 tonnes de fer. On commence à perfectionner l'outillage : dès 1841, les directeurs des usines du Creusot, Schneider, prennent leur brevet d'invention pour la construction du marteau-pilon. Les *machines-outils* apparaissent à l'exposition de 1844. On se libère de la sujétion de l'étranger pour la fabrication des aiguilles (1820-1830), de la tôle (1830), des faux et des scies (1830), du fer-blanc (1835), des machines.

Les industries *textiles* ont fait encore plus de progrès et ont subi les premières la transformation industrielle. Celle du *coton* vient en tête : au lieu de fabriquer seulement des

fils ne dépassant pas le numéro 80, on réussit en 1840 à en faire du numéro 300 : la consommation du coton brut passe, entre 1812 et 1847, de 10 à 55 millions de kilogrammes. On tisse maintenant toutes sortes d'étoffes : si la Normandie continue à produire les cotonnades communes, l'Alsace, avec les Dollfus et les Kœchlin, fabrique les tissus de qualité supérieure. La nouvelle industrie des tulles de coton s'installe en 1816 à Douai, puis à Rouen : les mousselines proviennent de Tarare et de Saint-Quentin. L'industrie de la *laine* est tranformée par les perfectionnements apportés aux machines à carder et par l'adoption de la machine à fouler les draps de l'anglais Dyer. Les tissus mélangés et les étoffes de fantaisie de Sedan (1833) se répandent partout. Pour le *lin*, l'invention de Philippe de Girard est utilisée vers 1833 seulement et le tissage mécanique ne peut encore triompher de l'industrie domestique. La fabrication de la *soie* se développe au contraire et se concentre dans la vallée du Rhône : Lyon expédie ses produits au dehors, en particulier en Angleterre et aux États-Unis : Saint-Étienne se fait une spécialité de la fabrication des rubans : Lyon, Saint-Étienne et Saint-Chamond accaparent l'industrie, importée d'Allemagne vers 1828, des peluches de soie pour les chapeaux.

Celle des vêtements confectionnés débute à Paris, en 1830, avec les Ternaux (Au Bonhomme Richard) et fait de rapides progrès grâce à l'invention de la machine à coudre de Thimonnier (1840). De même, en substituant les semelles rivées ou vissées aux semelles clouées, on transforme en 1844 l'industrie de la chaussure dont la première grande manufacture est créée à Liancourt. La fabrication du papier à la mécanique, empruntée par Didot à l'Angleterre, est installée définitivement en France en 1826 : elle amène le développement de l'industrie des papiers peints à partir de 1834 et celui de l'imprimerie lorsque la machine de l'allemand Kœnig est introduite en France. Pour les produits chimiques, Guimet trouve l'outre-mer artificiel (1834) et Chevreul la bougie stéarique (1832). La filature et le tissage du caoutchouc commencent vers 1831. Enfin, l'industrie du sucre de betterave s'étend : en 1848 elle fournit 64 millions de kilogrammes de sucre.

La valeur de la production industrielle n'atteignait pas deux milliards en 1815 ; elle était d'environ quatre milliards

en 1848. Les expositions nationales, qui se tinrent tous les quatre ou cinq ans, marquent nettement cette progression. A celle de 1819, il y eut 1662 exposants; à celle de 1844, 3 960.

Le commerce : les chemins de fer et la navigation à vapeur. — Afin de développer le commerce intérieur, la Restauration et la Monarchie de Juillet continuèrent et achevèrent l'œuvre commencée sous le Consulat et le premier Empire. Aux routes nationales dont ils poursuivirent la construction, ils ajoutèrent les *routes départementales* et les *chemins vicinaux* qui avaient été à peine ébauchés. Ils firent de même pour les voies navigables : en 1848, le réseau des canaux était à peu près terminé. Le cours des rivières, en particulier celui de l'Escaut, de la Moselle, du Rhin, de la Saône, de la Loire et de la Garonne, fut amélioré. Enfin la monarchie de Juillet se décida, après beaucoup de tâtonnements, à accepter les *chemins de fer*. En 1832, l'initiative privée avait remplacé les chevaux par la locomotive sur la ligne de Lyon à Saint-Étienne. En 1836, les Chambres votèrent la construction des voies ferrées de Paris à Versailles et de Cette à Montpellier, et, en 1837, de Paris à Saint-Germain. Mais ce fut en 1842 seulement que fut adoptée la loi décidant la création de grandes lignes, concédant leur construction et leur exploitation à des compagnies, et accordant à celles-ci une subvention de l'État. La loi de 1845 régla ensuite les détails de l'exploitation et de la police des chemins de fer. Tandis qu'avec les diligences on mettait trente-six heures de Paris à Calais, il n'en fallut plus que neuf par la voie ferrée.

Le relèvement du commerce intérieur ne s'opéra que lentement : car le territoire fut occupé par les troupes étrangères jusqu'en 1818, les charges financières furent d'abord très lourdes et les voies de communication ne furent créées ou améliorées que tardivement. De nombreuses crises l'entravèrent aussi : 1826, 1830, 1837-1839, 1847-1850. Il fut cependant favorisé par plusieurs institutions. La Banque de France, dont le privilège fut prorogé jusqu'en 1867, créa quatorze succursales dans le pays. Neuf banques d'émission se fondèrent. En 1818, apparut la première *Caisse d'épargne* dont le nombre se multiplia ensuite.

Le commerce extérieur se développa aussi. En 1848, il atteignait le chiffre de 1 772 millions et, pour la plus

grande partie, il se faisait grâce à la navigation à vapeur. Depuis la traversée de la Manche par le bateau l'*Elise* en 1830, les progrès avaient été rapides. Suivant, sur ce point, la voie tracée par les Anglais, les Français établirent la première ligne régulière de Marseille à Constantinople en 1830, celle du Havre à New-York dix ans plus tard, et puis celles de Nantes au Brésil, de Bordeaux et de Marseille aux Antilles. Dès lors les échanges avec le monde entier deviennent fréquents : l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis, l'Espagne, la Suisse entretiennent des relations très actives avec la France.

La politique commerciale : l'échelle mobile. — La politique commerciale de la Restauration et de la Monarchie de Juillet aurait pu entraver cet essor : elle continua celle de la Révolution et de l'Empire et fut constamment *protectionniste*. Elle fut du reste imposée au gouvernement par les producteurs français qui voulaient lutter contre la concurrence anglaise et se prémunir en même temps contre l'industrie naissante de la Belgique, de la Prusse rhénane et de la Westphalie.

Ils ne se contentèrent pas de la loi de 1816 qui se bornait à refondre la législation douanière créée depuis 1789 : ils demandèrent l'établissement de fortes taxes sur tous les produits étrangers. C'est ainsi que les fers furent, à l'entrée, frappés d'un droit de 120 p. 100 par la loi de 1820 et que les taxes sur les toiles de lin furent de même sensiblement augmentées. Mais les agriculteurs furent les plus acharnés à réclamer une protection efficace et permanente. A la suite de la mauvaise récolte de 1816, les blés étrangers, en particulier ceux de Russie, furent introduits en France ; de là un abaissement des prix et la protestation des agriculteurs. Pour satisfaire ceux-ci, le gouvernement promulgua la loi du 16 juillet 1819 qui changea complètement la politique jusqu'alors suivie et inaugura ce que l'on appela le système de l'*échelle mobile*. A l'entrée, les blés étrangers paieraient un droit variant suivant le prix du blé : on voulait ainsi que le blé fût toujours vendu entre 16 et 23 francs l'hectolitre pour que les agriculteurs fussent rémunérés de leurs peines : si même le prix minimum n'était pas atteint, l'exportation étrangère était interdite. Sous la monarchie de Juillet, la loi du 15 avril 1832 supprima bien cette prohibition, mais elle

imposa une taxe de 1 fr. 50 par hectolitre, chaque fois que le prix, à l'intérieur, n'atteindrait pas 1 franc. Ce système fut maintenu très rigoureusement; il réussit à enrayer la baisse, non à relever le prix du blé. Dans les années de disette, on lui attribuait même la cherté du pain : des émeutes éclatèrent, par exemple à Buzançais, en 1847, où trois rebelles furent exécutés.

Le gouvernement étendit cette protection à la marine marchande, interdisant le cabotage aux navires étrangers et les frappant d'un droit de tonnage quand ils entraient dans un port français. Il l'étendit enfin aux colonies : le monopole du commerce entre celles-ci et la métropole fut réservé aux seuls bateaux français : les colons ne purent ni acheter des produits à l'étranger ni vendre leurs produits à l'étranger.

En d'autres termes, la Restauration et la Monarchie de Juillet ont persisté dans la politique protectionniste, si favorable aux grands industriels, commerçants et propriétaires. Mais déjà de nombreux hommes de talent protestaient contre ce système et émettaient des idées nouvelles, des idées libre-échangistes. Celles-ci allaient triompher dans la période suivante.

CHAPITRE XV

HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE AU XIXe SIÈCLE (*suite*). (LA POLITIQUE LIBÉRALE)

B. — LA POLITIQUE LIBÉRALE (1852-1870).

L'époque du Second Empire marque à la fois un changement complet dans la politique économique de la France et un accroissement inouï de sa richesse et de son activité.

Les libre-échangistes et leur programme. — Depuis le commencement du XIXe siècle, des économistes, partisans des théories de l'Écossais Adam Smith, demandaient qu'au système protecteur fût substitué celui du *libre échange*. *J.-B. Say* (1767-1832), fut le premier chef de l'école française libre-échangiste : il en exposa les idées fondamentales dans son « Traité d'économie politique » (1803) et dans son « Cours complet d'économie politique » (1828-1830). Napoléon Ier interdit de réimprimer le premier de ces ouvrages et les libre-échangistes français reprirent seulement courage lorsque se produisit en Angleterre l'agitation provoquée par Richard Cobden et la Ligue de Manchester. *Frédéric Bastiat* (1801-1850) publia toute une série de petits pamphlets spirituels et clairs dont les principaux sont les « Sophismes économiques » : en 1846, il fondait la première association, dénommée « la Liberté des échanges ». Un élève de Say, *Adolphe Blanqui* (1798-1854), directeur de l'École du commerce à Paris, ne fut pas, comme son frère Auguste, un révolutionnaire politique, mais un révolutionnaire économique, dans son « Résumé de l'Histoire du commerce » et

dans son « Histoire de l'Économie politique en Europe ». *Michel Chevalier* enfin (1806-1879), d'abord Saint-Simonien, ami de Cobden, devait être le principal artisan de la transformation qui allait se produire en 1860.

Jusqu'à cette date, en effet, l'association libre-échangiste n'eut d'influence ni sur les pouvoirs publics ni sur l'opinion elle-même. Elle luttait péniblement contre l'association adverse fondée pour la protection du travail national et dans laquelle les agriculteurs et les industriels s'étaient groupés pour défendre leurs intérêts. Elle crut pourtant que la révolution de février 1848 favoriserait l'expansion de ses idées et que les classes ouvrières accepteraient sans résistance l'abolition de toutes les barrières douanières qui renchérissaient les produits de première nécessité. Elle fut vite détrompée, car les ouvriers redoutaient une concurrence possible des étrangers, si on supprimait toutes les entraves, et l'Assemblée Législative, d'autre part, rejeta, le 30 décembre 1850, par 428 voix contre 199, le programme libre-échangiste proposé par Sainte-Beuve et combattu par Thiers. Trois ans après cependant, ce programme commençait à être appliqué.

Les traités de 1860. — Le coup d'état du 2 décembre 1851 rendit le prince Louis-Napoléon maître de la France. Celui-ci avait vécu pendant son exil aux États-Unis et en Angleterre et il avait pu se rendre compte de la prospérité économique de ces deux nations. Il voulut que la France devînt aussi très riche, non pas seulement par humanité, mais surtout par intérêt politique, pour se créer dans le pays une clientèle de gens qui lui devraient la fortune et que sa brutale arrivée au pouvoir tenait en défiance. Il se prononça donc contre le système prohibitif traditionnel, tout en n'acceptant pas davantage le libre-échange intégral. Il formula son programme en disant qu' « une protection douanière lui paraissait nécessaire, mais que cette protection ne devait être ni aveugle, ni immuable, ni excessive ».

Il s'avança prudemment dans cette voie. Il réussit à faire accepter en 1856 par la Chambre un certain nombre de décrets qu'il avait, de lui-même, signés depuis trois ans : ces décrets abaissaient les droits d'entrée sur une foule de matières, fer et houille, fonte et acier, laine, bestiaux, vins et alcools, etc., en admettaient en franchise plusieurs

autres, et autorisaient l'importation en France de bâtiments construits à l'étranger moyennant le paiement d'une taxe de 10 p. 100. Mais lorsque Napoléon III annonça aux agriculteurs son intention d'abolir l'échelle mobile et aux industriels celle de supprimer toutes les prohibitions, il dut reculer provisoirement devant les protestations intéressées que soulevèrent ses projets.

Il comprit qu'il fallait faire violence à l'opinion publique : comme la constitution de 1852 lui permettait de conclure des traités de commerce sans demander, au préalable, l'assentiment des Chambres, il usa de ce moyen. Michel Chevalier fut envoyé à Manchester pour s'entretenir avec Richard Cobden; celui-ci vint à son tour à Paris exposer ses idées à l'empereur. Des négociations s'engagèrent ensuite entre Rouher, Chevalier et Baroche pour la France, Cobden et Cowley pour l'Angleterre et elles furent tenues secrètes. *Le 23 février 1860*, le traité était signé. La France supprimait toutes les prohibitions et les remplaçait par un droit de douane « ad valorem » qui atteindrait au maximum 30 p. 100 et serait abaissé dès 1864 à 25 p. 100. Tous les anciens tarifs furent fort réduits : les fers, par exemple, paieraient seulement 7 francs le quintal, les tissus bruts 15 p. 100, les tissus filés 8 à 10 p. 100, etc. L'Angleterre diminuait aussi certaines taxes : les alcools, au lieu de 619 francs, ne paieraient plus que 218 francs l'hectolitre; les vins de 22 à 56 francs suivant le degré au lieu de 158; certains articles même, les soieries, la bijouterie, les modes de Paris, etc., n'auraient à acquitter aucun droit à leur entrée en Angleterre. La publication de ce traité fut suivie d'une vive agitation. Les producteurs protestèrent, pour la plupart, contre l'abaissement des taxes : Thiers, Pouyer-Quertier, Saint-Marc Girardin les soutinrent. Mais les consommateurs donnèrent leur approbation à la nouvelle politique du gouvernement.

Napoléon III persévéra. A l'extérieur, il signa des traités analogues à celui de 1860 avec plusieurs puissances, la Belgique, l'Italie, le Zollverein allemand, la Suisse, la Hollande, la Suède-Norvège, etc. A l'intérieur, de 1860 à 1867, il fit accepter par les Chambres l'admission en franchise de nombreuses matières premières, cotons, laines, lin, chanvre, houille, peaux. Dès 1861, il supprimait

l'échelle mobile : le blé ne paya plus, à l'entrée, qu'un droit de 60 centimes par 100 kilogrammes. En 1866, il enlevait toute taxe sur l'importation en France des navires de construction étrangère. Enfin, le 18 juillet 1861, il avait autorisé le libre commerce avec les colonies et l'importation chez elles des marchandises étrangères moyennant l'acquittement d'un droit égal à celui qu'elles payaient à leur entrée en France. Ainsi tombèrent toutes les barrières anciennes, et, grâce à cette liberté, les échanges augmentèrent dans le monde entier.

La transformation des moyens de transport. — La transformation des moyens de transport fut une autre cause de cet accroissement.

La crise financière de 1847 et la crise politique de 1848 avaient arrêté la construction des voies ferrées concédées à de nombreuses compagnies. De 1850 à 1857, l'Empire remédia à cette fâcheuse situation : il accorda les concessions pour quatre-vingt-dix-neuf ans et réunit les petites compagnies en six grandes qui s'engagèrent à construire un réseau de plus de 16 000 kilomètres : par les conventions de 1859 il leur garantit un intérêt minimum quand leurs bénéfices ne seraient pas suffisants. Par suite, plus de 17 000 kilomètres étaient exploités en 1870 et le prix des transports avait diminué dans des proportions énormes.

Le second Empire continua en même temps l'œuvre des gouvernements antérieurs relativement aux canaux et à l'amélioration du cours des rivières. Mais son ouvrage capital, à cet égard, est le *percement de l'isthme de Suez* par Ferdinand de Lesseps (1859-1869).

L'adoption de l'hélice et la substitution du fer au bois aidèrent au développement de la navigation maritime. En 1862, les frères Pereire fondaient la *Compagnie générale transatlantique*. En 1870, le tonnage de la marine marchande dépassait un million de tonneaux et, sur ce point, la France détenait alors le second rang.

Enfin l'électricité permettait l'installation de nombreuses lignes télégraphiques et la pose des câbles sous-marins de Calais à Douvres en 1851 et de Brest à Saint-Pierre en 1869.

Le développement du crédit. — Le développement du crédit fut encore un élément de progrès. La création de vastes usines ou de grands entrepôts, l'acquisition d'un outillage complet et perfectionné exigeaient en effet des

capitaux de plus en plus considérables. Les établissements de crédit se multiplièrent donc.

La Banque de France, dont le privilège fut renouvelé jusqu'en 1897, conserva toujours sans doute la première place et augmenta le nombre de ses succursales. Mais, à côté d'elle, se fondèrent de nouvelles sociétés qui se proposèrent de procurer à un taux raisonnable les sommes d'argent nécessaires aux agriculteurs, aux industriels et aux commerçants. Dès 1848 avait été créé, dans ce but, le *Comptoir national d'escompte*. Quatre ans après, le gouvernement impérial autorisait la constitution du *Crédit foncier* : celui-ci devait avancer « aux propriétaires, sur garantie hypothécaire, les sommes dont ils avaient besoin », et les propriétaires « se libéraient envers lui au moyen de versements périodiques réguliers, comprenant à la fois les intérêts et une somme consacrée à l'amortissement du prêt, dont la durée pouvait être faite assez longue pour rendre l'amortissement léger ». Se succédèrent ensuite le Crédit mobilier (1852), le Crédit industriel et commercial (1859), la Société des dépôts et comptes courants (1863), la Société générale (1864), le Crédit lyonnais (1865).

Les valeurs mobilières se multiplièrent ainsi, et, s'il y eut parfois un agiotage effréné sur quelques-unes d'entre elles, il n'en reste pas moins que, pour une grande part, elles facilitèrent le progrès économique du pays.

Les progrès de l'agriculture. — Celui de l'agriculture est marqué d'abord par la fondation d'établissements spéciaux, par exemple l'Institut national agronomique. On organise en 1848 l'enseignement non seulement dans les fermes modèles devenues nombreuses, mais encore dans les écoles spéciales de Grignon, de Grand-Jouan, de Montpellier. Des cours de chimie agricole sont établis à Rennes, à Bordeaux et à Nancy. Dans les écoles normales et les écoles primaires même on enseigne les principes de la science agricole.

Jusque vers 1862 cependant, l'amélioration ne porte, comme auparavant, que sur l'extension des terres cultivées. Trois produits en profitent surtout : — 1° *le blé*, qui est de plus en plus cultivé et dont la récolte atteint, dans les dernières années de l'empire, le chiffre de 90 millions d'hectolitres ; — 2° *la betterave*, qui se développe extraor-

dinairement dans le nord de la France; — 3° *la vigne* (plus de 2 300 000 hectares), qui est atteinte de la maladie de l'oïdium vers 1850 et qui produit néanmoins vers la fin de l'Empire 65 à 70 millions d'hectolitres. La sériciculture est au contraire en décadence régulière après 1853 par suite de la maladie qui attaque les vers à soie. Par contre, l'élevage prend une extension énorme, non pas celui des moutons, dont le nombre diminue constamment depuis 1850, mais celui de la race bovine qui comptera jusqu'à 12 millions et demi de têtes. Sans doute la France reste encore tributaire de l'étranger à ce point de vue : elle tire néanmoins des ressources nouvelles de la vente du lait, du beurre, du fromage, et elle commence à exporter en grandes quantités les produits de son vignoble.

Tous ces progrès sont devenus très sensibles après 1862, lorsqu'un Allemand, Liebig, a déclaré que, pour rendre permanente et entretenir la fécondité du sol, il faut lui restituer « les aliments minéraux cédés par lui aux récoltes ». De là l'emploi des *engrais artificiels*, en même temps qu'on utilisait de nouveaux engrais naturels, comme le guano importé du Pérou depuis 1850 et le phosphate de chaux découvert dans les Ardennes et la région de la Meuse en 1856.

Les conséquences de toute cette activité sont que les salaires des ouvriers agricoles ont augmenté de 40 à 45 p. 100, que la valeur moyenne de l'hectare suit la même progression et peut être fixée vers 1870 à 2 000 francs.

Le développement industriel. — Comme précédemment, l'industrie éclipse l'agriculture. Elle profite des découvertes de la physique et de la chimie qui sont appliquées de toutes façons, de la construction des chemins de fer qui raccourcissent les distances et ouvrent des marchés nouveaux, des progrès de la marine marchande qui transporte ses produits au delà des mers. Aussi le nombre des brevets d'invention s'élève-t-il d'année en année; aussi le mouvement industriel devient-il alors rapide et se propage-t-il dans toute la France.

Pour s'en convaincre, il suffit de constater les résultats obtenus aux *expositions universelles* dont la première eut lieu à Londres en 1851. Celle de Paris, en 1855, compta 24 000 exposants venus de toutes les parties du monde; celle de 1867 en attira 42 000.

Ce qui caractérise toute cette époque, c'est le développement de l'industrie *métallurgique*. Non seulement la production de la fonte et du fer subit une progression constante, mais en 1853 commence *le règne de l'acier* qui, grâce à l'invention de l'Anglais Bessemer, cesse d'être un métal de luxe et peut être fabriqué à bon marché. Les industries textiles, de leur côté, adoptent les nouvelles peigneuses Heilmann et Hubner et les métiers à filer perfectionnés de l'Angleterre. Seule, l'industrie cotonnière subit un arrêt de 1861 à 1865 par suite de la guerre de Sécession aux États-Unis, guerre qui interrompt brusquement l'arrivée de la matière première en Europe; mais, dès 1868, elle reprend son essor.

En somme, la production industrielle peut être évaluée à 12 milliards de francs, c'est-à-dire le double de ce qu'elle était vingt ans auparavant. D'autre part, c'est à partir du second Empire que l'industrie tend de plus en plus à se concentrer dans les régions minières ou dans certains grands centres urbains. Elle fait la fortune de Paris, Lyon, Marseille, Lille, et elle transforme rapidement en villes importantes d'anciens bourgs, comme Saint-Étienne, le Creusot, Roubaix, Tourcoing, Saint-Quentin.

Le commerce. — Le commerce devait évidemment prospérer par suite de l'essor industriel et agricole. Il eut néanmoins à surmonter trois crises dont les deux premières furent fort graves. Celle qui avait commencé en 1847 se prolongea jusqu'en 1851 et amena le cours forcé des billets de la Banque de France; celle de 1857 obligea cette banque à élever le taux de son escompte à 10 p. 100; celle de 1864, provoquée par la guerre américaine de Sécession, détermina seulement une crise partielle dans l'industrie.

En revanche, le commerce disposa de beaucoup plus de numéraire qu'auparavant grâce à la découverte et à l'exploitation des mines d'or de la Californie (1848) et de l'Australie (1851). Sans doute l'afflux de l'or provoqua des perturbations dans la circulation monétaire et il fallut prendre des mesures pour enrayer l'exportation de l'argent déprécié. Mais l'abondance du numéraire favorisa les transactions commerciales. Celles qui eurent lieu avec les pays étrangers s'accrurent d'une manière inouïe. Le commerce extérieur de la France était en 1848 de 1 772 mil-

lions; il s'élevait en 1869 à 6 228 millions, se décomposant de la façon suivante : 3 153 millions pour les importations, 3 075 millions pour les exportations. Dans l'espace de vingt ans, il avait presque quadruplé.

Peut-être l'accroissement de l'aisance, de la richesse, eut-il pour conséquences l'exagération du luxe et la corruption des mœurs. Mais on ne peut contester que la période du second Empire ait été une époque d'activité et de prospérité matérielle.

CHAPITRE XVI

HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE AU XIX[e] SIÈCLE (*suite*) (LA RÉACTION PROTECTIONNISTE)

C. — LA RÉACTION PROTECTIONNISTE DEPUIS 1871.

La situation après la guerre de 1870. — Il n'en a pas été tout à fait de même pendant le dernier quart du XIX[e] siècle. La guerre franco-allemande de 1870 a déterminé une crise très violente. Soit dans les combats, soit par les maladies, la France a perdu des milliers d'hommes. Le *traité de Francfort du 10 mai 1871* lui a enlevé près de deux millions d'habitants et l'Alsace-Lorraine où l'industrie du coton était florissante; il lui a imposé le paiement d'une indemnité de guerre de cinq milliards et une convention commerciale d'après laquelle l'Allemagne aurait toujours le traitement de la nation la plus favorisée. La France a mis longtemps à se relever, d'autant plus qu'au moment où les désastres de la guerre de 1870 commençaient à s'atténuer, elle a eu à lutter contre la concurrence nouvelle de deux nations, les États-Unis et l'Allemagne, qui visaient à se faire une grande place dans le monde économique.

Les crises agricoles et leurs résultats. — Tout cela rendit la situation de l'agriculture défavorable et fut aggravé par les crises qu'elle a eu à subir surtout depuis 1880.

La concurrence des blés américains a produit une baisse considérable des prix que les agriculteurs, malgré l'établissement de tarifs, ne trouvent guère rémunérateurs : aussi la superficie consacrée à la culture du blé n'a-t-elle pas augmenté. Cependant, par suite des améliorations méthodiques apportées à la culture, la production s'est

accrue : elle est de 17 hectolitres environ par hectare. La décroissance de la culture du lin et du chanvre est au contraire indéniable : elle est due à l'importation des produits similaires de Russie et à l'emploi, dans la fabrication des toiles, des fils de coton. La vigne a été encore plus fortement atteinte : après l'oïdium que l'on avait pu assez aisément combattre, le phylloxera apparut vers 1865 dans le département du Gard, s'étendit dans toute la région du Midi, le Bordelais, les Charentes; en 1890, il avait envahi tous les pays viticoles. La production, qui atteignit son maximum en 1875 avec 83 millions d'hectolitres, tomba à 23 en 1889. La reconstitution du vignoble a été opérée progressivement par l'emploi de plants américains résistants; mais diverses maladies ont été néanmoins reconnues et aujourd'hui le vignoble français est beaucoup moins étendu que sous le second Empire. La production a augmenté peu à peu : elle oscille entre 55 et 65 millions d'hectolitres : mais la baisse du prix du vin a produit une nouvelle crise qui ne s'est atténuée que peu à peu. Parmi les cultures, une seule est réellement en grand progrès, celle de la betterave, dont la superficie a plus que doublé et dont la production arrive au chiffre de 75 millions de quintaux.

L'élevage a subi les mêmes variations que l'agriculture proprement dite. La concurrence des laines d'Australie et de la République Argentine fait diminuer le nombre des moutons d'une façon régulière : celui de l'espèce bovine continue au contraire à s'accroître notablement. Et, comme les prix de la viande ont augmenté d'une façon sensible, les éleveurs, alléchés par un bénéfice certain, ont été poussés à développer leur industrie et, par suite, à étendre les prairies naturelles et artificielles.

Les conséquences des crises supportées par l'agriculture n'ont pas été toutes funestes. Depuis 1884, les agriculteurs se sont groupés en *syndicats*, devenus très nombreux, pour étudier toutes les améliorations et ils ont trouvé, *dans les sociétés de crédit agricole*, des ressources pour pouvoir les réaliser : d'autre part, l'enseignement agricole a été vraiment organisé. Les résultats de tous ces efforts ne sont pas encore très appréciables, sauf en ce qui touche l'outillage qui a été presque transformé. Par contre, les habitants des campagnes ont abandonné la

terre qui ne leur donnait pas de revenus suffisants pour aller rechercher un salaire plus élevé dans les centres urbains et industriels. La valeur de la propriété foncière a ainsi diminué beaucoup : l'hectare valait 2 000 francs en moyenne en 1874, 1 500 francs vingt ans après, et, même dans certaines régions, cette valeur a encore faibli.

L'industrie actuelle. — A première vue, il semble que les progrès de l'industrie aient continué; en réalité ils ne peuvent être comparés à ceux qu'ont fait, pendant la même période, l'Angleterre, l'Allemagne et les États-Unis. La population industrielle s'est accrue et dépasse aujourd'hui le chiffre de 4 millions 1/2; mais, chez les puissances concurrentes, l'augmentation a été encore plus sensible.

Pris en eux-mêmes, les résultats acquis par l'industrie française sont cependant réels et appréciables. La production de la houille a presque triplé depuis trente ans et l'électricité, employée comme force motrice, est venue seconder puissamment les combustibles minéraux. L'industrie métallurgique est restée très active parce que l'emploi des métaux dans la construction s'est généralisé : de là l'importance de jour en jour plus grande prise par le fer et surtout l'acier. Malgré la perte de l'Alsace, l'industrie cotonnière a continué à progresser, mais plus lentement que celle de la laine. Seule, celle de la soie est restée à peu près stationnaire. Toutes ces industries travaillent comme autrefois pour l'exportation qui a plus que doublé depuis 1870. Mais leur valeur a diminué par suite de la baisse des prix : au lieu de 670 millions, elle n'est plus que de 550.

La politique protectionniste. — Cette baisse de prix et la concurrence, toujours plus active, de l'étranger ont été les causes principales d'un changement dans la politique commerciale de la France. Les agriculteurs et les industriels ont réclamé le retour à l'ancien système de protection.

Thiers, qui avait vivement combattu le traité de 1860, profita de ce que la guerre de 1870 avait imposé au pays de nouvelles charges pour relever, dès le 8 juillet 1871, les droits sur certains produits, cacao, café, sucre, thé, poivre, vin. Il voulait établir aussi des taxes sur les matières premières nécessaires à l'industrie et dut reculer devant l'opposition de l'Assemblée Nationale : mais le jalon était posé. Lorsque la lutte entre les républicains et les monar-

chistes eut été terminée, les Chambres purent s'occuper de la question économique. Par la loi du 27 mai 1881, elles revisèrent les tarifs et les majorèrent d'un cinquième: puis elles décidèrent d'ouvrir des négociations avec les puissances pour le renouvellement des traités de commerce. En 1882, furent donc conclues, pour dix ans, des conventions avec la Belgique, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, la Suisse, etc. : elles ne portaient pas encore une grave atteinte au principe adopté en 1860, parce que les droits fixés n'étaient pas élevés.

Mais, le fléchissement des prix s'étant accentué, le gouvernement, pour satisfaire l'opinion, commença à s'engager dans la protection et augmenta fortement les taxes dans tous les cas où il n'était pas lié par les traités de commerce. Ainsi, en 1884, il éleva de trois à sept francs le droit sur les sucres étrangers; en 1885, il établit une taxe de trois francs sur le blé et la porta à cinq francs en 1887 : il releva également, de 1882 à 1892, celles qui réglaient l'importation des bestiaux, du seigle, du maïs, du riz, des raisins secs, etc. C'était l'indice d'un profond changement de politique.

En 1892, en effet, après une enquête complète faite auprès des chambres de commerce, la Chambre des députés, suivant l'impulsion de M. Méline, décida de ne pas renouveler les traités avec les puissances et de leur substituer un tarif général. La *loi du 11 juillet* reconnut deux *tarifs* : 1° le tarif *minimum*, imposant des droits protecteurs, qui serait accordé aux puissances consentant à faire bénéficier les produits français d'avantages équivalents. — 2° et le tarif *maximum*, presque prohibitif, sur les marchandises des autres pays. Comme les États-Unis, la France s'entourait de barrières pour défendre les intérêts des producteurs agricoles et industriels. Le tarif minimum est aujourd'hui celui qui règle les relations économiques de la plupart des puissances avec la France : l'Italie elle-même, qui les avait rompues en 1888, l'a accepté dix ans après.

Depuis lors, le système protectionniste est en vigueur; il a même été exagéré en faveur des produits agricoles. Ainsi, la loi de 1894, pour que le prix du blé français se maintînt toujours à dix-huit francs, a élevé les droits d'entrée sur les blés étrangers à sept francs les cent kilo-

grammes. Celle de 1897, que l'on a désignée sous le nom de *loi du cadenas*, a autorisé le gouvernement à appliquer, par simple décret, avant toute discussion devant les Chambres, les dispositions d'un projet portant relèvement des droits. De plus, le tarif de 1892 a été étendu aux colonies auxquelles on a accordé seulement une détaxe de 50 p. 100 sur certains de leurs produits importés en France.

Ses conséquences. — Le système protectionniste semble fortement établi : on peut donc se demander quels en ont été jusqu'ici les résultats.

Peut-être a-t-il favorisé le commerce intérieur qui a pris une grande extension. Il est vrai que celle-ci est due en grande partie à l'exécution du vaste programme de travaux publics, élaboré par M. de Freycinet en 1879 et impliquant l'achèvement de la construction des voies ferrées et des canaux et l'amélioration des ports. Le transport des voyageurs et des marchandises est, depuis, devenu intense. Pour le commerce extérieur, on ne peut pas noter un essor semblable. Sans doute, la progression est constante : de 6 228 millions en 1869, on arrive à 8 milliards environ en 1892 et à 14 milliards et demi en 1913. Mais que sont ces progrès en comparaison de ceux réalisés si vite par l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis et même la Hollande? Comment remédier à cet état de choses? peut-être conclure des conventions nouvelles avec les pays étrangers. En tout cas, arrêter l'affaiblissement de la marine marchande, — compléter avec méthode le réseau des canaux, — relier les chemins de fer français avec les grandes voies internationales qui mettent en communication le nord et le sud de l'Europe par le Saint-Gothard et le Simplon, — perfectionner l'outillage de quelques-uns des ports français, — tels sont les principaux remèdes que l'on propose pour essayer de rendre à la France le deuxième rang qu'elle occupait autrefois, et qu'elle a perdu.

Toutefois cette modération dans le progrès est presque un avantage pour elle. Si son état présent semble moins brillant que celui d'autres puissances, il est peut-être plus solide et il n'est pas à la merci de crises et de krachs, analogues à ceux qui ont bouleversé plusieurs des pays dont le développement rapide étonne, mais paraît quelquefois instable.

CHAPITRE XVII

LE NOUVEL EMPIRE COLONIAL FRANÇAIS.

Dans le cours du XIXe siècle, la France s'est constitué un nouvel empire colonial, destiné à remplacer celui qu'elle avait perdu par le traité de Paris en 1763.

La politique d'expansion. — Après la chute de Napoléon en 1815, elle recouvra les débris peu considérables qui lui étaient restés à la fin du XVIIIe siècle et dont l'Angleterre s'était emparée pendant les guerres révolutionnaires et impériales. Ces colonies étaient la Guyane, quelques Antilles (la Guadeloupe et la Martinique), Saint-Pierre et Miquelon, cinq villes de l'Inde qu'elle ne pouvait pas fortifier (Pondichéry, Chandernagor, etc.), Saint-Louis et l'île de Gorée sur la côte occidentale de l'Afrique, l'île de la Réunion dans l'océan Indien. La France, qui était la première puissance coloniale au début du XVIIIe siècle, ne comptait plus à cet égard en 1815.

Soit pour des raisons politiques, soit pour des raisons économiques, elle a été amenée, depuis 1830, à s'étendre au dehors. La Restauration et la Monarchie de Juillet ne se sont engagées dans cette voie de l'expansion qu'avec une prudence extrême, et, en quelque sorte, à contre-cœur. Le second Empire a commencé la conquête de pays d'outre-mer, mais sans plan préconçu, sans coordonner les efforts. La troisième République, au contraire, a imprimé une impulsion méthodique à l'expansion coloniale et, dans l'espace de vingt ans, a réalisé une œuvre grandiose : l'honneur en revient à la fois à *Gambetta*, qui a eu la première idée, et à *Jules Ferry*, qui a été l'exécuteur. A la

fin du second Empire le domaine colonial français s'étendait sur 700 000 kilomètres carrés et était peuplé de 6 millions d'habitants : actuellement sa superficie atteint dix millions de kilomètres carrés et sa population, 50 millions.

L'Océanie. — Ce n'est pas en Amérique que des modifications ont été opérées. La France y possède les mêmes colonies qu'en 1815 : par la *convention du 8 avril 1904*, elle a même renoncé, mais avec des compensations, à son droit séculaire de pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve.

En Océanie, les premières tentatives d'expansion ont été faites sous le règne de Louis-Philippe. Alors furent occupées de nombreuses petites îles, par exemple les Marquises (1842), l'archipel de Tahiti ou de la Société protégé en 1843, annexé beaucoup plus tard (1880), les Gambier et les Wallis (1844). Le second Empire a acquis la plus grande et la plus importante, la Nouvelle-Calédonie (1853), et les îles Loyalti (1863). La troisième République a complété ce domaine insulaire en prenant possession de quelques îlots, comme les Touamoutou et les Toubouaï (1880-1882), et en établissant ses droits sur les Nouvelles-Hébrides, dont la possession peut encore soulever des difficultés à cause des revendications catégoriques de l'Australie.

Toutes ces îles qui n'ont pas eu une grande importance, pourront acquérir quelque activité par suite du percement de l'isthme de Panama.

L'Asie. — En Asie, si l'on met à part les cinq villes de l'Inde et le territoire de Kouang-Tcheou, situé au sud de la Chine et cédé à bail par celle-ci en 1898, la France a porté tout son effort dans la péninsule sud-orientale et a remplacé son ancien empire indien par un nouvel empire indo-chinois. Les débuts réels de celui-ci ne remontent pas très loin.

Pour venger le massacre de missionnaires français et espagnols, Napoléon III et Isabelle II envoyèrent en commun contre l'Annam une expédition qui bientôt devint exclusivement française. L'empereur Tu-Duc traita et, par deux conventions signées en 1862 et 1867, céda à la France les provinces qui forment aujourd'hui la Cochinchine. Entre temps, le royaume du Cambodge se plaçait sous le protectorat français (1863).

Les explorations commencèrent alors. Celle de Doudart de Lagrée et de Francis Garnier et celle du commerçant

Jean Dupuis démontrèrent que le fleuve Mékong ne pouvait servir pour pénétrer commodément dans l'intérieur, mais qu'au nord, au Tonkin, existait une autre voie, celle du fleuve Rouge, qui menait directement dans le Yunnam chinois. Il devint évident que l'intervention de la France se produirait fatalement : on hésita cependant jusqu'au moment où Jules Ferry prit la direction des affaires. Malgré l'opposition d'une partie de la Chambre, le ministre français engagea la lutte contre les pirates, les Pavillons noirs, et n'hésita pas à combattre la Chine qui revendiquait la suzeraineté du Tonkin. *Le traité de Tientsin* (1885) reconnut le protectorat de la France sur l'Annam et le Tonkin.

L'Indo-Chine française a été ainsi constituée. Désormais les seules difficultés ont été provoquées par la question des frontières occidentales : elles ont été diplomatiquement résolues par de multiples conventions signées depuis 1893 soit avec l'Angleterre, soit avec le Siam.

Les conquêtes en Afrique. — Malgré les progrès accomplis dans le sud-est asiatique, qui est fort éloigné, on peut dire que l'avenir colonial de la France est surtout en Afrique. Sur ce continent, non seulement les anciennes possessions ont été agrandies, mais des acquisitions de territoires d'une superficie considérable ont été faites.

L'impulsion a été donnée par la Restauration qui a entrepris la conquête d'Alger; la Monarchie de Juillet a augmenté cet héritage et, bien malgré elle d'abord, a procédé à l'occupation du pays; le second Empire est allé encore plus loin et, après avoir achevé la pacification de l'Algérie, a entamé le Sahara; la troisième République n'a eu qu'à continuer cette œuvre de pénétration vers le sud. Elle a en outre complété ce bloc colonial du nord de l'Afrique en obligeant la Tunisie à accepter le protectorat français par les traités du Bardo et de la Marsa (1881-1883), et en s'installant ensuite au Maroc.

A l'ouest, Faidherbe, qui fut gouverneur du Sénégal pendant treize ans sous le second Empire, étendit à l'intérieur l'influence française et indiqua à ses successeurs la voie qu'ils devaient suivre; depuis 1880, ceux-ci ont atteint le Niger, détruit les royaumes musulmans indigènes et poussé jusqu'au lac Tchad. L'acquisition des territoires de la boucle du Niger a fait l'union du Sénégal avec les possessions françaises du golfe de Guinée; sur ce dernier point,

une seule guerre a été nécessaire contre le Dahomey, qui a dû se soumettre (1892-1893).

Plus au sud, la France, dès 1839, s'était établie à l'embouchure du Gabon : les explorations de Savorgnon de Brazza ont porté les limites de cette petite colonie jusqu'au Congo et son affluent, l'Oubanghi. Depuis, on a relié le Congo français au lac Tchad et, par suite, au Sahara par l'occupation du bassin du Chari.

Ainsi, dans toute l'Afrique du nord et de l'ouest, la France a acquis des pays immenses : comme ceux-ci manquaient de cohésion entre eux et qu'ils touchaient aux possessions de diverses puissances, elle a entrepris de les limiter nettement. Parmi toutes ces conventions, celles qui ont été conclues avec l'Angleterre ont été les plus importantes. En particulier, celles *du 14 juin 1898 et du 21 mars 1899* ont réglé les questions relatives au bas Niger et au Nil moyen : elles ont fixé les frontières respectives depuis la Côte d'Ivoire française jusqu'au lac Tchad, et aussi les limites entre le Sahara et le Congo d'une part et le Soudan égyptien de l'autre. Moyennant l'abandon de toute prétention sur les régions du Nil moyen, la France a constitué un grand empire colonial ininterrompu depuis la Méditerranée jusqu'au Congo.

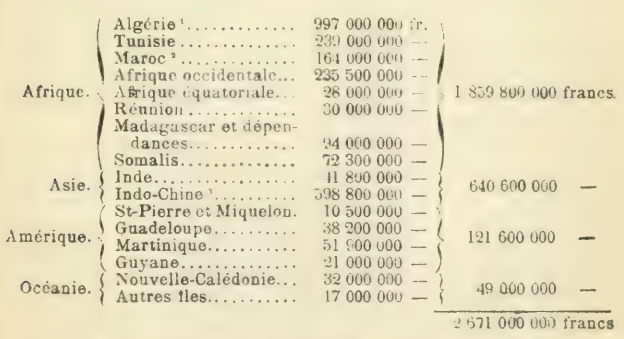
Du côté de l'océan Indien, l'expansion coloniale s'est portée sur deux points, à l'entrée de la mer Rouge et dans la région de Madagascar. La France a, en effet, agrandi la colonie d'Obock qui datait de 1862 et en a installé le chef-lieu à Djibouti en 1888. Avant de s'attaquer à Madagascar, elle a établi son protectorat sur les Comores, occupé les îles Glorieuses, Nossi-bé, etc. Puis elle a entamé contre les Hovas une lutte qui a abouti à la proclamation du protectorat après l'expédition militaire de 1895, et à l'annexion définitive de la grande île en 1897.

Les ressources et la mise en valeur de l'empire colonial français. — Tel est aujourd'hui l'empire colonial français, le second sur le globe après celui de l'Angleterre. Il ne ressemble pas à ce dernier qui s'étend depuis les régions glacées du nord jusqu'aux régions tempérées du sud : il est au contraire *très uniforme* et comprend presque en totalité des terres situées dans les *zones tropicales*. Cette unité géographique a, en somme, des conséquences peu favorables : car, à peu près partout, sont les mêmes ressources,

riz, canne à sucre, café, caoutchouc, etc. ; seules, quelques parties plus favorisées, l'Algérie par exemple, ont des produits plus variés et différents. D'autre part, ces colonies semblent devoir être avant tout des colonies d'exploitation agricole : en effet, si l'on excepte la Nouvelle-Calédonie, le Tonkin, Madagascar, l'Algérie, les gisements miniers sont très rares.

Maintenant que la période de la conquête est terminée, il paraît nécessaire de songer à la mise en valeur de tous ces pays. La France a commencé à s'en préoccuper en dotant la plupart d'entre eux des voies qui leur manquent, des chemins de fer principalement. Nulle part le réseau n'est achevé; mais il est déjà étendu en Algérie et en Tunisie, il se construit progressivement en Indo-Chine et au Sénégal, il comprend des tronçons dans la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Dahomey, Madagascar, Djibouti. Des études sur la navigabilité des grands fleuves ont été faites : sur le Sénégal, le Niger et le Mékong circulent de nombreux chalands. Les ports ont été ou créés de toutes pièces ou améliorés et pourvus d'un outillage suffisant : si on laisse de côté ceux de l'Algérie, Bizerte, Dakar, Djibouti, Saïgon, Haïphong peuvent prétendre à un avenir brillant.

Et, en effet, malgré les imperfections qui retardent encore le développement économique des colonies françaises, malgré les crises diverses qu'elles ont eu à subir, le commerce s'est accru d'une façon régulière et il dépasse actuellement 2 670 millions (les chiffres sont ceux de 1914 pour toutes les colonies).



Afrique.	Algérie[1]	997 000 000 fr.	1 859 800 000 francs.
	Tunisie	239 000 000 —	
	Maroc[2]	164 000 000 —	
	Afrique occidentale	235 500 000 —	
	Afrique équatoriale	28 000 000 —	
	Réunion	30 000 000 —	
	Madagascar et dépendances	94 000 000 —	
	Somalis	72 300 000 —	
Asie.	Inde	41 800 000 —	640 600 000 —
	Indo-Chine[3]	598 800 000 —	
Amérique.	St-Pierre et Miquelon	10 500 000 —	121 600 000 —
	Guadeloupe	38 200 000 —	
	Martinique	51 900 000 —	
	Guyane	21 000 000 —	
Océanie.	Nouvelle-Calédonie	32 000 000 —	49 000 000 —
	Autres îles	17 000 000 —	
			2 671 000 000 francs

1. — 1 160 millions en 1916. — 2. — 310 850 000 en 1916. — 3. — 725 910 00 en 1916.

Sur ce total, les échanges entre la France seule et ses colonies sont égaux à 70 p. 100, puisqu'ils atteignent le chiffre de 1 869 700 000 francs.

Afrique	1 301 860 000	1 869 700 000
Asie	448 420 000	
Amérique	85 120 000	
Océanie	34 300 000	

Son avenir. — Ces résultats déjà caractéristiques pourraient cependant être augmentés, à condition de bien comprendre quel est le vrai caractère de l'empire colonial français. Il comprend peu de *pays de peuplement.* Les parties hautes de Madagascar et du Tonkin, la Réunion, la Martinique, la Guadeloupe peuvent encore recevoir des colons qui viennent s'établir à demeure : mais seules l'Algérie et la Tunisie sont favorables à l'émigration véritable parce qu'elles ont un climat tempéré. Dans tout le reste, c'est-à-dire dans la majeure partie, où le climat est tropical, il ne saurait être question de pratiquer la colonisation française dans de vastes proportions; seuls pourront y vivre sans danger ceux qui ne prennent aucune part aux travaux manuels, qu'il s'agisse des commerçants ou des employés dans les plantations; seule la main-d'œuvre indigène est possible.

On doit donc considérer les colonies françaises comme devant être, presque toutes, des *colonies d'exploitation* exclusivement. Avant tout, elles sont destinées à fournir à la France les denrées coloniales, café, cacao, thé, indigo, coton, etc., et à la délivrer du joug de l'étranger. Leur développement agricole doit être le principal souci de la métropole; le développement industriel suivra plus tard, lorsque les voies de communication seront beaucoup plus étendues qu'elles ne le sont aujourd'hui.

Ainsi, il n'est pas exact et juste de dire que l'empire colonial français est totalement dépourvu de ressources. Sans doute, le Sahara sera toujours un désert de pierres et de sables, presque complètement inexploitable, où le « coq gaulois » grattera vainement. Mais l'Algérie, la Tunisie, l'Indo-Chine et en partie l'Afrique Occidentale sont sorties déjà de la torpeur dans laquelle elles s'étaient longtemps appesanties et leur activité économique est considérable. Les résultats, obtenus aujourd'hui dans les colonies qui en

sont encore à la période des débuts, permettent d'envisager leur avenir avec confiance et espoir. On disait jadis, on répète encore quelquefois que les Français ne peuvent pas être un peuple colonisateur. Il suffit, pour réfuter cette assertion erronée, de considérer quelle a été l'œuvre réalisée au XIXe siècle par les gouvernements monarchiques et surtout par la Troisième République.

CHAPITRE XVIII

L'ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DE LA GRANDE-BRETAGNE AU XIXe SIÈCLE.

Au XIXe siècle comme au XVIIe, l'Angleterre a précédé les autres nations de l'Europe dans la voie des réformes, non seulement au point de vue politique, mais aussi au point de vue économique. Elle a rompu avec le système du protectionnisme pour adopter la première *le libre échange* auquel elle est restée fidèle. Cette transformation s'est effectuée sans révolution violente, par des efforts soutenus et par des agitations dégénérant rarement en émeutes. En même temps elle a poursuivi l'extension de son *empire colonial* qui est aujourd'hui le premier du monde.

A. — LE LIBRE ÉCHANGE EN ANGLETERRE.

La situation en 1815. — L'état économique de l'Angleterre au début du XIXe siècle explique le changement qui s'opérera dans un temps relativement court. En effet, l'Angleterre de 1815 ne ressemble pas à l'Angleterre du moyen âge. L'aisance et la richesse ne sont pas éparpillées entre une foule de petits agriculteurs et de petits industriels : elles sont concentrées entre les mains de quelques-uns.

Le régime de la *grande propriété* est devenu la règle : les gentilshommes propriétaires louaient leurs terres à des fermiers qui, pour les cultiver, embauchaient des ouvriers. La principale culture était celle du *blé* : pour l'étendre, ou plutôt pour augmenter leur fortune, les gros propriétaires

avaient fait voter les lois sur les grains ou *corn-law*, d'après lesquelles l'importation du blé étranger en Angleterre était autorisée seulement en cas de disette : ils étaient ainsi les maîtres du marché anglais. En 1791, on fixa bien le prix du blé à 62 fr. 50 le boisseau ; mais ce prix s'éleva à 75 francs en 1801 et à 100 francs en 1815. Par suite, le revenu des terres s'accrut, le propriétaire doubla le prix du fermage, mais les salaires des journaliers restèrent toujours très bas.

Dans l'industrie se produisit le même phénomène. L'invention et la vulgarisation de machines que faisaient mouvoir les chutes d'eau ou la vapeur amenèrent la substitution de la *grande industrie* à la petite : tandis que celle-ci était auparavant répandue sur tout le territoire, l'autre se concentra auprès des cours d'eau, des bois, des mines de houille. Les entrepreneurs, qui avaient à leur disposition de gros capitaux et qui fabriquaient et pour l'Angleterre et pour l'extérieur, remplacèrent les petits patrons d'autrefois qui disparurent en grand nombre. A l'aristocratie des propriétaires fonciers vint se joindre celle des industriels et des commerçants. En même temps, la population, jusqu'alors agricole, dense dans les régions du sud et de l'est, reflua vers les pays de la houille et du fer, vers le nord et vers l'ouest : à Londres s'opposèrent Birmingham et Manchester, à Edimbourg Glasgow, aux villes historiques et agricoles les cités nouvelles et industrielles.

Telle était la situation économique en 1815. On pensait qu'après la chute définitive de Napoléon l'ère des guerres était close et que les affaires reprendraient leur cours normal. Or tous les états du continent européen, poussés par le désir de favoriser leurs industries naissantes, élevèrent des barrières douanières pour restreindre l'importation des produits étrangers. Les industriels anglais ne purent pas écouler rapidement les stocks considérables de marchandises, qui, depuis le blocus continental, s'étaient accumulées dans leurs entrepôts : ils diminuèrent les salaires et renvoyèrent la plupart de leurs ouvriers. La misère fut accrue en 1816 par une mauvaise récolte de blé et devint alors effroyable. Les premiers troubles éclatèrent et les meetings monstres ne furent pas pacifiques : à celui de Manchester en 1819 le sang coula.

Les réformes d'Huskisson. — Les whigs ou libéraux

prirent le pouvoir et commencèrent les réformes économiques. Celles-ci sont dues à *Huskisson*, qui fut un partisan de la liberté commerciale. Ce ministre diminua les droits de douane et pensa même à établir le système de réciprocité avec les autres nations; il supprima dans ce but l'acte de navigation de 1651 et entama des négociations avec les autres puissances pour accorder à leurs navires le même traitement qu'aux navires anglais. Au point de vue agricole, il ne pouvait pas songer à être aussi radical, à abolir brutalement et totalement le protectionnisme si avantageux aux tories grands propriétaires. Il put néanmoins faire accepter une échelle mobile, semblable à celle qui avait été, quelques années auparavant, établie en France et par laquelle l'importation des blés étrangers en Angleterre n'était plus prohibée lorsque le prix du blé serait de 66 shellings au lieu de 80 (1823).

Huskisson s'occupa aussi des ouvriers. Ceux-ci avaient constitué entre gens du même métier des associations qu'ils appelaient « sociétés amicales » ou « clubs de métier » et qui souvent étaient secrètes parce qu'une loi de 1800 interdisait les coalitions. Pour rendre la situation très claire, le ministre anglais adopta en 1825 un compromis : il autorisa les coalitions formées dans le but de « déterminer le taux des salaires ou la durée du travail », mais il défendit d'user de violence ou de menaces pour obtenir une augmentation de salaires. Il accordait donc aux ouvriers non pas le droit de grève, mais celui de s'associer pour soutenir légalement leurs intérêts : c'est là l'origine des *Trade-Unions*.

Enfin Huskisson donna tout son appui à la transformation des voies de communication. La première locomotive de Stephenson avait transporté du minerai dès 1816. De 1825 à 1829, Stephenson construisit le chemin de fer de Manchester à Liverpool : l'inauguration de cette ligne fut fatale à Huskisson, qui fut renversé et tué par la machine.

Ses réformes avaient ébranlé le protectionnisme traditionnel et exagéré. Mais elles ne parvinrent pas à faire donner du pain aux ouvriers, parce que les grands propriétaires persistaient à maintenir très élevé le prix du blé. C'est en vain que l'on réclamait par les mots *No corn law* la suppression des lois sur les blés. L'aristocratie foncière résistait vigoureusement parce qu'elle ne voulait pas tarir la source de ses revenus. Mais elle se trouva ainsi en

désaccord avec l'aristocratie industrielle qui voulait abaisser les droits pour pouvoir abaisser d'autant les salaires de ses ouvriers. Cette divergence d'intérêts entre les deux puissances économiques de l'Angleterre permit à un homme de créer un fort mouvement en faveur du libre-échange : cet homme fut *Richard Cobden*.

Richard Cobden et la Ligue de Manchester[1]. — Ce fils de paysan, d'abord employé, puis commis-voyageur, avait fondé à Manchester une importante filature de coton et était devenu un riche manufacturier. Démocrate et humanitaire, il écrivit une série d'articles pour démontrer que le développement de l'Angleterre était entravé par sa politique économique protectionniste; il demandait à la fois la paix et le libre commerce avec l'étranger. Secondé par son ami John Bright, orateur populaire, il fonda dès 1838 la *Ligue de Manchester*, parcourut toute l'Angleterre pour propager ses idées et obtenir des adhésions : il recueillit trente-sept millions qui servirent à la construction de la Maison du libre échange à Manchester.

Le mouvement eut dès lors son centre. Il ne s'agissait plus que d'obtenir l'adhésion du Parlement anglais. Le ministre conservateur Robert Peel crut que quelques concessions de détail suffiraient pour satisfaire les libre-échan gistes : il abaissa les droits sur les blés, abolit ceux sur l'exportation et réduisit ceux sur l'importation : mais il se refusa à supprimer les *corn law*. Pendant quatre ans, de 1842 à 1846, les partisans du libre échange lui firent une guerre acharnée, rendant Peel personnellement responsable des maux qui pesaient sur le pays. Peel évolua alors et, après quelques hésitations, il proposa en 1846 la réforme : 223 whigs unis à 106 conservateurs peelites la firent accepter contre 222 conservateurs irréductibles dirigés par Disraëli. La Chambre des Lords se résigna, elle aussi, à l'abolition des droits sur les blés après un discours de Wellington, conservateur pourtant, qui déclara avec netteté : « Si la Chambre des Lords rejette le bill, elle sera seule. Sans la Couronne ou la Chambre des Communes, vous ne pouvez rien. »

Les conséquences de cette réforme peuvent se résumer

1. Lire le très curieux ouvrage de Banfield, *Organisation de l'industrie*, (traduction Emile Thomas), composé en 1851, Paris, F. Alcan.

brièvement : depuis lors, le libre échange a été la base de la politique économique de l'Angleterre. Lors de sa chute, Peel rendit un hommage ému à celui qui avait été d'abord son adversaire : « Le nom qui, dit-il, doit être et sera associé au succès de ces mesures est le nom d'un homme qui, agissant pour des motifs purs et désintéressés, les a soutenues avec une énergie infatigable. C'est celui de Richard Cobden. » Mais l'Angleterre, plus juste, a reconnu la part que Peel avait prise à cette transformation capitale : elle lui a élevé une statue sur laquelle est gravée cette inscription : « Il a donné à son pays le pain à bon marché ».

Le changement, qui commençait en 1846, devint manifeste quelques années après. En 1849, l'acte de navigation fut définitivement aboli : tous les navires du monde purent entrer librement dans les ports anglais : les colonies purent librement commercer avec les pays étrangers. En 1860, Cobden achevait son œuvre par la conclusion du traité de commerce avec la France, dont Gladstone, alors Chancelier de l'Échiquier, défendit victorieusement les stipulations à la Chambre des Communes. Ce traité fut le premier des traités signés avec d'autres puissances européennes qui abandonnèrent à leur tour le protectionnisme. Mais, après 1870, ces États ont renoncé les uns après les autres au libre échange et ont tenté de se protéger par des barrières douanières et des tarifs très élevés : l'Angleterre, à peu près seule, est restée fidèle à sa doctrine, « Laissez faire, laissez passer ».

Le libre échange et les vains essais de protectionnisme. — Elle a pu, pendant longtemps, s'y conformer strictement sans avoir à craindre pour son avenir. Car, au milieu du XIXe siècle, elle surpassait au point de vue économique toutes les autres puissances de l'Europe. Ses mines de houille lui fournissaient en abondance et à bon marché la force motrice nécessaire qui lui permettait de travailler sur place les minerais variés extraits de son sous-sol. Grâce à un outillage parfait, la production était rapide, considérable et peu coûteuse. Sur toutes les grandes routes commerciales du monde, les Anglais détenaient ou des escales ou des territoires étendus : leur marine marchande était la première de toutes, et pour le nombre et pour la vitesse. Enfin l'Angleterre avait besoin pour son alimentation ou pour le développement de son industrie d'intro-

duire chez elle beaucoup de matières premières. Aussi lorsque, par le traité de 1860, elle conviait les pays européens à la libre concurrence, était-elle convaincue qu'elle n'aurait rien à redouter et que ses intérêts seraient pour longtemps sauvegardés.

Mais, depuis vingt ans environ, les choses ont bien changé. Si, dans la lutte économique, l'Angleterre n'a pas eu à se préoccuper trop de la France, le développement extrêmement rapide et brillant d'autres nations lui a paru devoir constituer un danger réel pour son avenir. La politique protectionniste des États-Unis et de l'Allemagne a mis des entraves à son expansion dans ces deux pays qui tendent à se suffire à eux-mêmes. L'Angleterre a, de plus, rencontré ces deux redoutables concurrents sur tous les marchés du monde et s'est vue enlever par eux le monopole du commerce de certains produits. Elle a même été attaquée chez elle au détriment de sa propre industrie : alors qu'autrefois, par exemple, elle exportait des machines de toutes sortes, aujourd'hui celles des États-Unis et de l'Allemagne sont importées dans la Grande-Bretagne et ce n'est pas sans dépit et sans douleur que les Anglais ont vu s'introduire de plus en plus chez eux des objets portant les marques détestées, « Made in Germany,... Made in America! » De même pour le commerce : sans doute, il progresse régulièrement et atteint aujourd'hui le total énorme de 30 milliards environ : mais ceux de l'Allemagne et des États-Unis, qui ne comptaient pour ainsi dire pas avant 1870, arrivent respectivement aux chiffres de 22 milliards et de 20 milliards.

Cette situation a inquiété plusieurs hommes d'État anglais. Le député de Birmingham, M. Joë Chamberlain, a donc proposé de relever les taxes douanières sur les produits fabriqués à l'étranger et de réserver, tout au moins, à l'Angleterre le marché colonial en formant une sorte de Zollverein entre la métropole et ses colonies. Mais ce projet a été énergiquement combattu par le parti libéral pour les raisons suivantes: Le commerce avec les autres nations est trois fois supérieur au commerce avec les colonies : on ne peut donc pas le sacrifier et, par des mesures douanières, chercher à s'attirer des représailles de la part de l'étranger. En outre, les colonies principales

se sont efforcées de favoriser, en établissant des tarifs protecteurs, le développement de leurs industries indigènes; il n'est pas possible de croire qu'elles consentent à les ruiner pour le profit de la seule industrie anglaise. Du reste toutes les tentatives d'union avec les colonies, faites depuis 1886 jusqu'à 1907, ont invariablement échoué. Enfin, les élections du mois de janvier 1906 se sont effectuées sur cette question si importante du changement de système économique : les libéraux ont remporté un succès écrasant et ont pris le pouvoir. La doctrine libre-échangiste de Manchester a triomphé de la doctrine protectionniste de Birmingham : l'Angleterre suit encore aujourd'hui le système de Richard Cobden.

B. — L'EMPIRE COLONIAL ANGLAIS.

Pour entretenir son industrie et pour en exporter les produits, pour maintenir son commerce, l'Angleterre a dû, au XIX[e] siècle, accroître démesurément son domaine colonial. Déjà, au XVIII[e] siècle, après avoir vaincu la France, elle possédait le plus important du monde : elle avait le premier rang. Elle a voulu le conserver ensuite et elle a atteint son but. Ses colonies s'étendent aujourd'hui sur près de 30 millions de kilomètres carrés et sont peuplées d'environ 400 millions d'habitants. Elles sont réparties dans toutes les régions du globe.

Méditerranée et Amérique. — Dans la Méditerranée, à l'ancienne possession de Gibraltar occupée dès 1704, l'Angleterre a ajouté Malte prise au début du XIX[e] siècle, et, plus loin, sur les confins de l'Asie, l'île de Chypre qu'elle s'est fait céder par la Turquie au congrès de Berlin en 1878.

En Amérique, elle a conservé les possessions qu'elle avait à la fin du XVIII[e] siècle. Elles comprennent : 1° une série de petites îles, comme les Falkland au sud-est, les Bermudes à l'est, une partie des petites Antilles, la Jamaïque dans les grandes et Terre-Neuve; — 2° des pays sur le continent, la Guyane, le Honduras britannique et surtout la masse du Dominion of Canada dont elle a étendu les limites vers l'ouest jusqu'à l'océan Pacifique et vers le nord jusqu'aux terres polaires.

Les changements et les accroissements se sont opérés en Océanie, en Asie et en Afrique.

Océanie. — En Océanie, les Anglais ont annexé une foule de petits archipels dont les principaux sont ceux des Viti ou Fidji, de Cook, des Tonga (1899). Plus à l'ouest et au nord, ils occupent une partie de la Nouvelle-Guinée (1886), de Bornéo (1887-1888) et l'îlot de Labouan. Leurs deux possessions les plus importantes sont la Nouvelle-Zélande et l'Australie avec la Tasmanie.

La première fut prise dès 1840; mais la résistance des peuples indigènes, les Maoris, retarda la pacification jusqu'en 1866. La seconde, colonie des Hollandais d'abord, leur fut enlevée au cours du XVIIIe siècle : le continent australien, au début, servit seulement de colonie pénitentiaire et les premiers convicts y débarquèrent en 1788 (Botany-bay). Les colons libres vinrent ensuite, fondèrent là plusieurs provinces (Nouvelle-Galles du sud, Australie occidentale, Victoria, etc.) et le gouvernement, pour favoriser cette émigration, décida en 1840 de ne plus transporter de condamnés en Australie. Les explorations d'Eyre, de Burke, de Mac Donald Stuart, de Giles, etc., qui ont reconnu peu à peu cet immense territoire, et la découverte de mines d'or en 1851 ont été les principales causes du peuplement progressif du pays et de sa mise en valeur.

Asie. — En Asie, les Anglais ont d'abord achevé la conquête de l'Inde. Dès 1757, la victoire de Clive à Plassey leur assura le Bengale : les Mahrattes furent ensuite battus et la vallée du Gange soumise (1805-1818) : Ceylan fut enlevée aux Hollandais et cédée à l'Angleterre par le Congrès de Vienne de 1815. Depuis lors, l'extension s'est prolongée vers l'ouest et vers l'est à la fois et elle n'a été compromise qu'un instant, en 1857, par la terrible révolte des Cipayes, qui a entraîné la *dissolution de la Compagnie des Indes* et son remplacement par l'État anglais lui-même.

Vers l'ouest, le pays des Sikhs turbulents et le Penajab furent annexés (1843-1848). Puis, pour assurer leur frontière de ce côté, les Anglais ont établi leur protectorat sur le Béloutchistan dont une partie même est entièrement anglaise, et placé l'Afghanistan sous leur influence. Ils se sont installés enfin dans les points *stratégiques* des diverses routes qui mènent ou pourront mener en Europe : Aden au sud de l'Arabie en 1839, l'îlot de Périm à l'entrée de la

mer Rouge, les îles de Bahrein dans le golfe Persique en 1876.

Vers l'est, ils ont suivi une tactique analogue. Ils se sont rendus maîtres, dans la péninsule indo-chinoise, de toute la Birmanie par les conquêtes successives de l'ouest (1824-1848), du sud en 1852, du nord (1883-1886) et du royaume de Manipour en 1891. Sur la route de l'Extrême-Orient, ils détiennent les îles Andaman et Nicobar, Singapour (1819), Malacca (1826) et diverses parties de la péninsule qui forment aujourd'hui les Straits Settlements.

Ils ont enfin occupé deux points sur le territoire chinois, Hong-kong au sud depuis 1849, et Weï-haï-weï au nord de la presqu'île du Chantoung depuis 1898.

Afrique. — Mais c'est sur le continent africain que les Anglais ont pris pied solidement. Si on laisse de côté les îles dont ils sont les maîtres, l'Ascension et Sainte-Hélène dans l'océan Atlantique, Maurice (1810), les Amirantes, les Seychelles et Socotora dans l'océan Indien, on constate que le domaine africain de l'Angleterre comprend trois grands blocs séparés l'un de l'autre.

Celui de l'ouest est le moins important. Il se compose de plusieurs petits territoires, la Gambie organisée en colonie indépendante en 1843, le Sierra Leone (1787), la Côte d'Ivoire qui date de 1667, mais a été fort accrue après les guerres contre les Achantis (1873-7), la Côte des Esclaves. La colonie de la Nigeria est au contraire plus étendue et va, depuis la convention franco-anglaise de 1898, du Bas-Niger au lac Tchad.

Le bloc de l'est, si l'on en distrait la Somalie anglaise, forme aujourd'hui un tout continu. La convention anglo-allemande de 1890 a reconnu le protectorat anglais sur le sultanat de Zanzibar et la constitution de la colonie de l'Ibea (Imperial British East Africa) qui aboutit au lac Victoria. Cette colonie rejoint ainsi le Soudan égyptien qui a été reconquis sur les Mahdistes en 1896-7 par lord Kitchener et, par suite, l'Égypte où les Anglais s'étaient installés après la révolte militaire d'Arabi-Pacha (1881-1882). Le droit d'occupation de l'Égypte et du Soudan égyptien par l'Angleterre a été accepté par la France qui a abandonné toutes ses prétentions sur ces régions à la suite des *conventions de 1899 et du 8 avril 1904*.

Le bloc austral est encore plus vaste. Là, les Anglais

reçurent en 1815 une colonie hollandaise toute faite, celle du Cap de Bonne-Espérance. Ils ont dès lors pratiqué une politique d'expansion, modérée d'abord, à outrance ensuite sous l'impulsion vigoureuse de celui que l'on a appelé le Napoléon du Cap, *Cecil Rhodes*. En refoulant vers le nord la population d'origine hollandaise, les Boers, ils ont annexé successivement, quelquefois après des luttes meurtrières, le Natal (1843), une partie de la Cafrerie (1853), le Zoulouland (1878). Pour arrêter l'expansion des Boers vers le sud, ils ont mis la main sur le Basoutoland et les mines de diamant du Griqualand (1871); pour enrayer celle des Allemands dans le Sud-Ouest africain, ils ont établi leur protectorat sur les tribus peu nombreuses et paisibles des Betchouanas jusqu'au Zambèze (1884-1885). Ils se trouvèrent ainsi en contact avec les Portugais dont les possessions s'étendaient d'un Océan à l'autre : ils n'ont pas hésité à user de violence et à couper en deux tronçons les territoires portugais pour pouvoir atteindre le lac Nyassa (1890-1891). Dans ces régions sud-africaines, il ne restait plus comme états indépendants que l'Orange et le Transvaal. Après plusieurs vaines tentatives d'annexion, la guerre inévitable a éclaté : elle a duré d'octobre 1899 à mai 1902 et a coûté à l'Angleterre cinq milliards : mais les Boers, malgré leur très vive résistance, ont dû accepter la domination anglaise.

Caractères de l'empire colonial anglais. — L'un des principaux caractères de cet immense empire colonial est sa *variété*, son *universalité* même. Allant depuis la zone polaire au nord jusqu'à la zone équatoriale au centre et de là à la zone tempérée au sud, il comprend à la fois des colonies de *peuplement* comme le Canada, l'Australie et le Cap, des colonies d'*exploitation* dans les régions tropicales, et partout des *escales*, des *dépôts de charbon*, des *entrepôts commerciaux*. Entre deux parties de cet empire, il n'existe pas de grandes distances, tant les colonies sont nombreuses. Toutes, du reste, sont reliées entre elles et avec la métropole par un réseau, unique au monde, de câbles sous-marins et de lignes télégraphiques terrestres.

Les vues, qui ont présidé à la formation et au développement de cet empire, ont été presque exclusivement des vues intéressées, *économiques*. Les Anglais ont voulu avoir des colonies nombreuses et fertiles pour faire du commerce

et le plus de bénéfices possible. Ils ont donc été forcés de se débarrasser, soit par les armes, soit par la diplomatie, de tous les concurrents. Mais, lorsque le terrain a été déblayé, ils ont montré une très grande habileté pour établir fortement leur domination : ils ont imité ce que les Romains avaient fait avant eux et appliqué leur maxime, diviser pour régner. Cette diversité politique a été maintenue par eux parce qu'elle favorisait leurs desseins et c'est ainsi que l'on peut reconnaître aujourd'hui plusieurs catégories de possessions :

1° *Les protectorats* : Égypte, Beloutchistan, certaines parties de l'Inde;

2° *Les colonies de la Couronne*, administrées directement par la métropole. Tantôt le gouverneur dispose d'un pouvoir absolu, comme à Gibraltar : tantôt il a à côté de lui, soit un conseil exécutif composé de fonctionnaires, soit un conseil législatif dans lequel peuvent entrer des colons, par exemple dans l'Inde;

3° *Les colonies à institutions représentatives* : le gouverneur et un conseil de fonctionnaires ont le pouvoir exécutif . mais une assemblée élue vote le budget. C'est le cas pour les Antilles.

4° *Les colonies ayant un parlement et un gouvernement responsable*, par exemple le Canada, Terre-Neuve, le Cap, le Transvaal, l'Australie, la Nouvelle-Zélande. Ces pays forment en réalité des républiques : le gouverneur, nommé par le souverain anglais, est un personnage honorifique, n'exerçant même pas son droit de veto. Chacune de ces possessions est loyalement attachée à l'Angleterre; mais elle agit à sa guise et uniquement d'après ses intérêts. Aussi tous les essais de fédération impériale ont-ils jusqu'ici échoué.

Cet empire colonial est nécessaire à la Grande-Bretagne parce qu'il facilite son développement industriel et commercial. On peut même dire qu'il lui est indispensable : car les échanges entre la métropole et les colonies ont une valeur de 8 milliards environ. L'exploitation de ce si vaste domaine a donc procuré d'immenses bénéfices à l'Angleterre et celle-ci a tenu d'autant plus à la conserver et à se la réserver que, partout ailleurs, elle s'est heurtée à la concurrence, longtemps menaçante, de l'Allemagne et des États-Unis.

CHAPITRE XIX

L'ÉTAT ACTUEL DES COLONIES DE L'ESPAGNE, DU PORTUGAL, DE LA HOLLANDE ET DE LA BELGIQUE.

Les pays européens, qui se sont engagés les premiers dans la voie maritime et commerciale, sont précisément ceux qui, au XIX[e] siècle, sont passés au dernier rang. Toutefois il faut distinguer entre eux. L'Espagne a perdu presque entièrement son empire colonial; le Portugal a vu réduire le sien dans de notables proportions; la Hollande, elle, a conservé ce que le congrès de Vienne de 1815 lui avait laissé. De plus, tandis que les possessions espagnoles et portugaises n'ont plus qu'une valeur très minime, les colonies hollandaises sont pour la plupart prospères. Enfin, des circonstances particulières ont amené la Belgique à devenir une puissance coloniale.

Colonies espagnoles. — Le XIX[e] siècle a marqué la *ruine coloniale* de l'Espagne. Cela tient presque uniquement au système que la métropole s'était obstinée à maintenir intégralement dans ses possessions depuis trois cents ans.

Comme au XVI[e] siècle, les colons étaient en effet exclus des fonctions publiques et les créoles, qui formaient l'immense majorité de la population, étaient méprisés par les hidalgos espagnols. Comme au XVI[e] siècle encore, les colonies devaient servir uniquement à l'enrichissement de la métropole et il leur était interdit d'implanter chez elles des cultures et des industries nouvelles et de commercer librement avec les puissances étrangères.

Lorsque l'Espagne fut envahie et occupée par les Français après 1808, celles d'Amérique profitèrent de ce qu'elle

était embarrassée par cette guerre pour formuler leurs revendications. Comme celles-ci ne furent pas acceptées, la révolte éclata : de 1809 à 1826 s'opéra le démembrement de l'Amérique *continentale* espagnole en un grand nombre de républiques. Il restait cependant encore à l'Espagne une partie de l'Amérique *insulaire* avec Porto-Rico et la « perle des Antilles » Cuba : elle a dû l'abandonner, après une guerre malheureuse, aux États-Unis par le traité de Paris du 10 décembre 1898. Cette convention lui a fait perdre en outre les Philippines en Océanie. Deux mois après, 12 février 1899, l'Espagne, ayant conscience que son grand rôle colonial était fini, a vendu à l'Allemagne, pour 25 millions de pesetas les Mariannes, les Carolines et les Palaos, qu'elle conservait encore en Océanie.

De l'immense empire colonial espagnol, il ne subsiste donc que quelques débris en Afrique. Ce sont : des îles comme Fernando-Po et Annobon dans le golfe de Guinée, et les Canaries qui sont considérées comme une province de l'Espagne, — trois petits territoires sur le continent, la baie de Corisco, entre le Congo français et le Cameroun allemand, la côte du Rio de Oro au Sahara, entre les caps Blanc et Bojador, et les présides du Maroc (Ceuta, Melilla, Alhucemas, etc.) qu'elle cherche actuellement à étendre. Mais toutes ces possessions dispersées n'ont qu'une valeur insignifiante.

Colonies portugaises. — Le Portugal, qui avait été la première puissance coloniale au début du XVIe siècle, ne compte pas davantage aujourd'hui à cet égard. Sa décadence a eu pour cause principale la disproportion énorme qui existait entre l'étendue des colonies et les forces de la métropole.

Commencée au XVIIe siècle, elle s'est continuée et aggravée pendant le XIXe. Le Brésil s'est séparé en 1822 du Portugal, tout en maintenant d'abord sur le trône la famille royale, puis en devenant une république. Sur le continent africain, un vaste territoire avait été acquis et s'étendait théoriquement de l'océan Indien à l'océan Atlantique sans solution de continuité : mais il barrait la route à l'expansion coloniale anglaise dans le sud et le centre de l'Afrique. Le 12 janvier 1890, l'Angleterre adressait son ultimatum au Portugal et envoyait une flotte qui

s'embossait à l'embouchure du Tage. Le 11 juin 1891, le Portugal, cédant à la force, abandonnait toutes ses prétentions sur les territoires contestés.

Depuis, les possessions continentales du Portugal dans le centre de l'Afrique forment deux tronçons, l'Angola à l'ouest, le Mozambique à l'est. Elles constituent un pays vaste, mais peu riche. L'exploitation et l'administration en ont été concédées à des compagnies privées : quelques lignes de chemins de fer ont été construites; mais les ressources financières manquent pour que la mise en valeur puisse être réellement pratiquée. L'avenir de ces deux colonies semble même douteux et peu assuré : car, *en 1898*, l'Angleterre et l'Allemagne ont convenu, par un traité secret, d'aider financièrement le Portugal quand il serait nécessaire, mais de prendre des gages. C'est là une menace non déguisée, en particulier pour le Mozambique qui possède une baie magnifique, celle de Lourenço-Marquez.

Sur le continent africain, le Portugal détient encore deux colonies côtières, l'enclave de Cabinda, qui sépare le Congo français de l'embouchure du Congo, et la Guinée portugaise, fort peu étendue et de valeur médiocre. Dans l'océan Atlantique, les îles de San Thomé et du Prince, au fond du golfe de Guinée, ont peu d'importance : celles du Cap Vert, Madère et les Açores, qui sont considérées, non comme des colonies, mais comme des provinces rattachées au Portugal, ont de faibles ressources, servent seulement d'escale pour les navires. De son ancien empire asiatique et océanien, le Portugal a conservé uniquement, dans l'Inde, Diu, Damao et Goa, dont la concurrence anglaise a arrêté le développement ; au sud de la Chine, Macao, que le voisinage de l'anglaise Hong-Kong empêche de prospérer, et à l'extrémité de l'Insulinde une partie de Timor et les îles Timoriennes, qui végètent et ne sont même pas complètement soumises.

Les colonies portugaises sont donc beaucoup plus étendues que les territoires espagnols : mais leur situation est peu brillante. La disproportion ancienne entre la métropole et ses possessions n'a pas disparu et elle est toujours une cause de faiblesse pour le Portugal. Du reste, celui-ci n'est-il pas véritablement une colonie de l'Angleterre depuis la signature du traité de sir Methuen (1703), qui a

mis cette petite barque sous la sujétion économique du grand navire anglais?

Colonies hollandaises. — La Hollande a perdu, elle aussi, de nombreuses parties de son empire colonial, et des plus importantes, le Cap, Ceylan, Malacca, etc. Sa dépendance économique de l'Angleterre au XVIII[e] siècle, sa dépendance politique de la France sous le premier Empire ont porté préjudice à son expansion. Néanmoins les traités de 1815 lui ont laissé un beau domaine qu'elle a su conserver jusqu'à nos jours. Il s'étend sur deux millions de kilomètres carrés et renferme une population d'environ 40 millions d'habitants. Ce domaine est situé presque totalement dans la *zone équatoriale* et comprend des pays où la végétation est luxuriante et variée. Il se divise en deux parties de valeur très inégale.

Les Indes Occidentales ne sont pas considérables : ce sont la Guyane hollandaise et une série d'îles des Antilles, Saba, Saint-Eustache, une partie de Saint-Martin, Aruba, Bonaire et Curaçao, qui est la principale. Bien plus prospères et bien plus peuplées sont les *Indes néerlandaises* proprement dites, auxquelles il faut ajouter le tiers de la Nouvelle-Guinée. Elles forment la majeure partie de l'Insulinde avec Sumatra, Java, les trois quarts de Bornéo, Célèbes, les Moluques, une partie de Timor et un certain nombre de petites îles : à elles seules elles occupent plus d'un million et demi de kilomètres carrés et sont habitées par 38 millions d'individus.

L'exploitation de ces Indes néerlandaises fut d'abord concédée à une compagnie : mais, en 1798, le privilège de celle-ci fut aboli. L'état la remplaça et créa un comité des affaires du commerce et des possessions. Comme il eut besoin d'argent pour soutenir la guerre contre la Belgique révoltée, il le demanda à ces colonies qu'il considérait comme des fermes devant donner à la métropole de forts revenus. En 1832, le gouverneur *Van der Bosch* inaugura donc à Java un système original qui a gardé son nom. Il obligea les indigènes à lui livrer le cinquième de leurs terres cultivées en remplacement de l'impôt foncier et, pendant les soixante jours de corvée qu'ils devaient par an, il les employa à cultiver sur ces terrains usurpés des produits coloniaux, café, thé, tabac, poivre, indigo. Il louait ces terres et les travailleurs corvéables à des

entrepreneurs qui devaient céder leurs récoltes, moyennant un prix fixé, au gouvernement. Celui-ci, en revendant les produits dans la métropole, à Amsterdam en particulier, réalisait des bénéfices extraordinaires, le plus souvent 100 p. 100, et son budget colonial se soldait ainsi par des excédents annuels de 30 millions de florins. Ce système entraîna évidemment toutes sortes d'abus dont souffrirent gravement les indigènes. A la suite d'une énergique campagne de presse organisée en Hollande par un fonctionnaire, Dowers Dekker, le parti libéral hollandais prit en mains la cause de tous ceux qui étaient opprimés dans les colonies; il fit voter l'abolition de l'esclavage dans les possessions américaines (1854-1862) et le contrôle des États Généraux de Hollande sur l'administration des Indes Néerlandaises (1854-1864). Il fit aussi adopter, non sans résistance, l'abolition du système de culture et de la corvée (1870) : en échange, les colonies verseraient à la métropole une somme variant de 10 à 11 millions de florins par an.

Le monopole du commerce n'a plus été rétabli : mais, depuis, le budget hollandais a été en déficit. Le revenu colonial a été en effet beaucoup moindre qu'auparavant. De plus, depuis 1873, les Hollandais ont dû entreprendre une série de guerres au nord de Sumatra contre le sultanat d'Atjeh ou Atchin qu'ils n'ont pu réduire qu'après des efforts inouïs et après avoir dépensé des sommes considérables. Ils ont aussi construit des routes et des voies ferrées et aménagé des ports, surtout ceux de Batavia et de Sourabaya dans l'île de Java.

Ces dernières dépenses ont, du moins, été fort utiles aux possessions hollandaises. Celles-ci sont toujours le *pays des épices* et des principaux produits tropicaux qui alimentent, pour une grande part, le commerce de Rotterdam et d'Amsterdam. Elles ont aussi des richesses *minières*, et, si la production des houillères de Sumatra n'est pas encore très abondante, le *pétrole* de Java et surtout l'*étain* de Bangka et de Billiton comptent déjà dans le commerce mondial.

Cette prospérité pourrait même s'accroître si la Hollande ne craignait, en la développant, de fournir un prétexte aux convoitises déjà éveillées de certains pays, le Japon et l'Australie dont ses colonies sont les voisines, et l'Alle-

magne dont elle est elle-même la voisine en Europe. S'il en était ainsi, les sources de la richesse des Pays-Bas seraient en grande partie taries; car les Indes Néerlandaises apportent au commerce de la métropole un appoint qui n'est pas à dédaigner.

État indépendant du Congo. — Si l'Espagne, le Portugal et la Hollande, qui ont fondé les premiers grands empires coloniaux, ont vu décroître peu à peu leur influence, un état relativement récent, la Belgique, pourrait devenir bientôt une puissance coloniale : son roi, Léopold II, par son testament du 2 août 1889, lui a cédé l'*État indépendant du Congo.*

Celui-ci, dont l'existence a été reconnue le 26 février 1885 par *la conférence de Berlin*, a une double administration; l'une, centrale, à Bruxelles; l'autre, locale, à Boma. Des travaux nombreux ont été accomplis pour suppléer à l'insuffisance de la navigabilité du Congo dans son cours inférieur et supérieur, et des chemins de fer ont été ou sont construits dans ce but. De vastes territoires ont été concédés à des compagnies pour les mettre en valeur . mais, jusqu'à nos jours, les grandes richesses sont l'*ivoire* et le *caoutchouc*, à tel point que l'on a appelé cette région « un cimetière d'ivoire et une mine de caoutchouc ». Anvers est devenu le principal marché européen de ces deux produits, qui sont aussi transportés à Londres, Liverpool, Hambourg et Bordeaux.

La constitution et le développement de l'État indépendant du Congo sont l'œuvre personnelle de Léopold II. Malgré les résultats obtenus, la Belgique s'est montrée d'abord peu encline à accepter le don de son souverain. Toutefois les idées coloniales ont, chez elle, progressé au point que les négociations, reprises en mars 1908 entre Léopold II et ses sujets pour la remise du Congo à la Belgique, ont rapidement abouti. Notons d'ailleurs que, si la Belgique avait refusé de souscrire aux désirs de son souverain, la France aurait dû faire valoir le droit de préemption qu'elle s'est réservé, en 1885, à la conférence de Berlin.

CHAPITRE XX

L'ALLEMAGNE AU XIXe SIÈCLE

L'un des plus grands faits de l'histoire économique du XIXe siècle a été, après 1870, l'apparition de l'Allemagne dans la vie industrielle et commerciale et la place qu'elle y a prise en peu de temps. En 1815, la Confédération germanique, divisée et morcelée en nombreux états, restait faible et sans influence : après 1870, l'Allemagne est un pays fort, qui fait entendre sa voix dans le concert européen et qui prend, au point de vue économique, une importance toujours plus grande. Cette transformation totale est l'œuvre de la Prusse qui l'a accomplie à son profit. Elle a réalisé d'abord l'*unité économique* en créant le Zollverein, puis l'*unité politique* en triomphant du Danemark, de l'Autriche et de la France. Elle a ainsi créé l'Allemagne moderne qui est devenue une des plus grandes puissances du globe et qui est même parvenue déjà à se constituer un empire colonial.

A. — LE ZOLLVEREIN.

La réforme économique en Prusse après 1815. — Tout en ne maintenant pas l'ancien morcellement exagéré du Saint-Empire romain germanique, le Congrès de Vienne avait créé en 1815 une confédération comprenant 38 états indépendants. Chacun d'eux avait ses barrières douanières particulières : par conséquent, le commerce se trouvait fortement entravé. La Prusse, notamment, souffrit de cet état de choses : elle était composée d'un grand nombre de

provinces qui avaient chacune un tarif douanier spécial : en 1815, on y comptait jusqu'à *67 tarifs* différents. De plus, le territoire prussien s'étendait de l'est à l'ouest, formé de deux grands tronçons séparés et sillonné d'une multitude d'enclaves étrangères : ses frontières se développaient sur plus de 8 000 kilomètres et, touchant à vingt-huit états divers, elles étaient fort compliquées. C'étaient là des conditions très défavorables pour l'extension du commerce.

Les ministres prussiens, *Eichhorn* et *Maassen*, comprirent qu'il fallait opérer une réforme radicale. Ils ne furent pas entraînés par les idées des économistes, List ou Nebenius, qui préconisaient déjà la formation d'une union douanière allemande. Ils ne purent pas davantage songer que celle-ci était aisément réalisable : car la plupart des états allemands étaient dominés par un particularisme très étroit. Ils conçurent peut-être enfin cette union comme un rêve qui ne deviendrait une réalité que bien plus tard. En tout cas, l'intérêt immédiat du royaume de Prusse les guida seul.

Ils réformèrent d'abord le système douanier de leur pays. En 1819, les barrières intérieures furent supprimées et remplacées par une ligne de douanes *unique* sur les frontières : il n'y eut plus qu'un tarif sur le territoire prussien. Pour empêcher la contrebande, on établit des droits modérés sur les marchandises, 20 p. 100 sur les denrées coloniales arrivant par mer, 10 p. 100 sur les produits manufacturés venant par terre. La Prusse rompait donc avec le système protectionniste que tous les états de l'Europe avaient mis en vigueur chez eux à la même époque. Elle persista dans cette voie malgré les plaintes des industriels que cette demi-liberté épouvantait et qui redoutaient de ne pouvoir lutter contre la concurrence étrangère, surtout celle de l'Angleterre.

La formation du Zollverein. — Le tarif de 1819 indigna les princes dont les états étaient enclavés dans le territoire prussien : ils craignaient de tomber sous la dépendance économique de leur puissant voisin. Mais quand ils se rendirent compte que les résultats du nouveau régime étaient bons, ils acceptèrent les propositions de la Prusse, le partage des bénéfices proportionnellement au nombre des habitants. Le premier traité fut conclu *en 1819* avec

le prince de Schwarzburg-Sondershausen : il servira de type pour les conventions futures qui seront signées avec d'autres états possédant des enclaves en territoire prussien, par exemple ceux de Bernburg, de Rudolstadt, de Detmold, de Weimar, de Gotha, de Schwerin et de Kœthen en 1828. D'après ces traités, l'enclave adoptait les tarifs de Prusse et acceptait ses douaniers : l'état contractant, qui n'avait à s'occuper de rien, recevait une part des bénéfices réalisés. Ce fut là la première étape.

Pour étendre le système, il fallut négocier avec les autres états et l'entente ne fut que difficilement et péniblement obtenue. Les princes allemands, en effet, redoutaient de perdre une parcelle quelconque de leur souveraineté. Préférant s'unir entre eux, ils tentèrent de fonder des unions douanières régionales : la Bavière négocia avec le Wurtemberg, le Hanovre avec la Hesse-Cassel et les états de Thuringe. D'autre part, l'Autriche, qui avait maintenu chez elle la prohibition, ne voulait pas former une union douanière avec les états allemands et intriguait pour empêcher leur adhésion aux projets de la Prusse. Celle-ci, enfin, se bornait à attendre l'occasion ; mais, lorsqu'elle vit que toutes ces manœuvres risquaient de lui enlever la direction du mouvement, elle se décida à prendre l'initiative. En 1828, elle conclut un traité avec la Hesse-Darmstadt : celle-ci, divisée en deux tronçons d'une superficie totale d'environ 1 100 kilomètres carrés seulement, avait cependant une ligne de frontières de près de 800 kilomètres. La Prusse ne faisait donc pas une bonne affaire : mais elle voulut créer un précédent et commencer l'unification économique. En vertu de ce traité, le tarif prussien était accepté par la Hesse-Darmstadt : les deux parties feraient surveiller leurs frontières respectives par leurs douaniers et reviseraient d'un commun accord les tarifs, s'il y avait lieu : les bénéfices seraient partagés proportionnellement au nombre des habitants : le traité était conclu pour six ans seulement, mais il pouvait être renouvelé. Il servira de *modèle* pour les conventions futures.

Les adhésions ne tardèrent pas à se produire. En 1831 l'électeur de Hesse-Cassel, en 1833 la Bavière et le Wurtemberg, en 1834 la Saxe et les états de Thuringe, en 1836 Bade, Nassau et Francfort-sur-le-Mein entrèrent dans le *Zollverein*. Celui-ci engloba ainsi 25 millions d'Allemands.

En dehors il restait seulement le *Steuerverein* qui comprenait le Hanovre, le Brunswick, l'Oldenbourg, les deux Mecklembourg et les trois villes hanséatiques (Hambourg, Brême, Lübeck).

Son organisation et son établissement définitif. — L'organisation du Zollverein ainsi étendu était très simple. Tous les ans, une *diète* composée des représentants des états adhérents se réunissait pour discuter et résoudre les questions financières et économiques d'une portée générale : l'*unanimité* était indispensable pour qu'on pût procéder à une modification des tarifs. Les relations devinrent ainsi de plus en plus actives entre les divers pays allemands : les défiances qui existaient auparavant et le particularisme s'atténuèrent : on apprit à se mieux connaître. Les résultats matériels furent en outre considérables. Les importations et les exportations doublèrent en dix ans : le revenu des douanes s'éleva de 12 à 21 millions de thalers. Aussi, lorsque les traités arrivèrent à expiration (1841), furent-ils renouvelés sans difficultés pour douze ans.

Cependant le Zollverein faillit se dissoudre et disparaître quand la Prusse eut été humiliée à Olmutz par l'Autriche en 1850. L'Autriche, qui n'avait pas pu entrer dans l'union douanière, s'était en effet efforcée d'en empêcher le renouvellement. La Prusse déjoua habilement ses combinaisons intéressées en traitant avec le Steuerverein. Les états du sud de l'Allemagne protestèrent aussitôt, se tournèrent du côté de l'Autriche et acceptèrent de conclure avec elle une union douanière si elle leur garantissait les revenus qu'ils perdraient en abandonnant la Prusse. Le gouvernement de l'empereur François-Joseph refusa maladroitement de sacrifier cinquante millions de francs. Les états du sud firent alors volte-face, revinrent à la Prusse et, le 8 avril 1853, le Zollverein était renouvelé pour douze ans. Il comprit 35 millions d'habitants et s'étendit sur 440 000 kilomètres carrés environ.

Ainsi la Prusse triompha de toutes les difficultés et réussit à grouper autour d'elle la plupart des états allemands. Elle avait mis trente-quatre ans pour arriver à l'hégémonie économique; elle mettra beaucoup moins de temps pour conquérir l'hégémonie politique.

B. — L'UNITÉ POLITIQUE ALLEMANDE.

La Prusse jusqu'en 1861 : Bismarck. — La constitution de l'empire allemand, ayant à sa tête le roi prussien, est l'œuvre du *prince de Bismarck* : elle marque la fin du duel commencé entre l'Autriche et la Prusse au XVIIIe siècle et poursuivi dans le cours du XIXe.

Dès que la Prusse se fut révélée avec Frédéric II et se fut montrée capable de résister non seulement à l'Autriche seule, mais à l'Europe entière, on put se demander si la domination des Habsbourgs de Vienne n'allait pas prendre fin en Allemagne. Après 1815 cependant, l'Autriche parut être encore la première des puissances dans le centre de l'Europe et prétendit traiter le roi de Prusse comme ceux de Bavière, de Wurtemberg, de Saxe, etc. Son désir constant de maintenir intacte l'organisation fédérale et la diète, qui lui permettaient de jouer un rôle important, et son obstination à ne pas faire des concessions aux idées libérales lui aliénèrent la majorité du peuple allemand qui, depuis 1815, rêvait de fonder son unité politique. L'humiliation qu'elle infligea à Olmutz en 1850 à la Prusse lui rendit complètement hostile ce pays tout entier qui ne voulait pas être tenu dans une subordination étroite, dans une sorte de vassalité.

Or, en 1861, un personnel nouveau arrive au pouvoir en Prusse avec Guillaume Ier, de Moltke et Bismarck. Celui-ci, dès le début, se propose de tirer parti des sentiments unitaires de la nation allemande, mais de les faire servir uniquement au profit de son roi. Il conçoit d'abord l'idée d'une confédération *restreinte*, celle de l'Allemagne du nord, à la tête de laquelle sera la Prusse, tandis que l'Allemagne du sud restera sous l'influence autrichienne. Plus tard seulement, lorsque les premiers succès lui auront donné raison, il élargira son plan et formera le projet d'exclure complètement l'Autriche de l'Allemagne et de réunir celle-ci tout entière sous l'*hégémonie* prussienne.

Comme pour la création du Zollverein, la Prusse a alors à compter avec les défiances et l'opposition des princes qui n'entendent pas que l'un d'entre eux s'élève au-dessus et au détriment des autres, et avec l'hostilité de l'Autriche

qui ne veut pas se résigner à abandonner sa prépondérance séculaire en Allemagne. Elle doit aussi envisager quelle pourra être l'attitude des puissances européennes : car, si elle est assurée de la bienveillante neutralité de la Russie qu'elle a aidée en n'intervenant pas en faveur des Polonais insurgés en 1863, elle a tout à redouter des puissances maritimes, la France et l'Angleterre. Pour se prémunir contre tous ces dangers intérieurs et extérieurs, il faut donc que la Prusse soit forte, qu'elle ait une puissante armée; il faut que, si la diplomatie est insuffisante, la Prusse n'hésite pas à engager la guerre, à faire l'unité *par le fer et le feu.*

Dès 1856 Bismarck était en effet persuadé que la solution ne serait obtenue que par les armes : « L'Allemagne, écrivait-il, est trop étroite pour l'Autriche et la Prusse. Nous aurons donc, dans un avenir prochain, à défendre notre existence contre l'Autriche et il ne dépend pas de nous d'éviter une collision ». Rien de plus vrai : l'unité allemande a été faite par trois guerres.

Les guerres contre le Danemark, l'Autriche et la France et leurs conséquences. — La première eut lieu contre le Danemark, dont le nouveau roi, Christian IX, avait voulu imposer aux duchés du Schleswig, du Holstein et du Lauenbourg la constitution danoise. Comme les deux derniers faisaient partie à la fois du Danemark et de la Confédération germanique, celle-ci protesta et fut soutenue par Bismarck. L'Autriche, ne voulant pas laisser le beau rôle à la Prusse, et inquiète de ses desseins, se mit à ses côtés pour la surveiller. Le Danemark vaincu dut céder les trois duchés aux deux puissances (1864).

Ce fut là l'origine du conflit austro-prussien. La convention de Gastein (1865) avait partagé les duchés entre la Prusse et l'Autriche : mais Bismarck voulait les conserver tous. Il chercha donc à isoler l'Autriche : par de vagues promesses, il obtint aux entrevues de Biarritz la neutralité de Napoléon III, et il s'allia avec l'Italie (1866). Ayant ainsi pris ses précautions, il commença la guerre non seulement contre l'Autriche, mais contre toute l'Allemagne irritée de sa politique brutale. Les Italiens furent sans doute vaincus à Custozza et à Lissa, mais ils retinrent dans le sud une grande partie des forces autrichiennes. Les Allemands de l'ouest ne purent résister aux armées de

la Prusse. Le 3 juillet 1866, la bataille de *Sadowa* consacra la défaite de l'Autriche.

Les conséquences en furent diverses, mais énormes pour la Prusse. — 1° Au point de vue territorial, celle-ci accrut sa population de 4 300 000 habitants, en annexant des enclaves cédées par la Bavière, une partie de la Hesse-Darmstadt, le royaume de Hanovre, l'électorat de Hesse-Cassel, le grand-duché de Nassau, la ville de Francfort-sur-le-Mein, et un peu plus tard le duché d'Oldenbourg. Elle compta alors 24 millions d'habitants. — 2° Au point de vue politique, l'Autriche consentait à la dissolution de la Confédération germanique et à une nouvelle organisation de l'Allemagne dont elle serait exclue. Les états du sud formeraient une confédération particulière. Ceux du nord en formeraient une autre sous la direction de la Prusse : chacun d'eux conserverait son autonomie et son gouvernement spécial : mais, au-dessus, serait le *Bund*, dont le roi de Prusse serait le président et le généralissime. Le Bund aurait deux assemblées : l'une, le *Bundesrath*, réunion des délégués envoyés par chaque état; l'autre, le *Reichstag*, composé de députés élus au suffrage universel. Il serait dirigé par le chancelier fédéral dont la compétence s'étendrait aux questions politiques, militaires et commerciales. Son budget serait alimenté par les produits des douanes, des postes, de certains impôts indirects, et, en cas d'insuffisance, par des contributions demandées à chaque état. — 3° Au point de vue économique, le Zollverein est réorganisé par la *convention du 4 juin 1867*. Toutes les questions économiques relevèrent d'organes communs : ce furent le Bundesrath et le Reichstag auxquels furent admis, dans ce cas particulier seulement, les députés des états du sud. L'union économique était ainsi achevée.

L'union politique le fut par la guerre de 1870-1871 contre la France. Cette guerre pouvait être prévue depuis que les états du sud, après la bataille de Sadowa, avaient conclu avec la Prusse des traités d'alliance offensive et défensive par lesquels les signataires promettaient de se soutenir mutuellement si l'intégrité de leur territoire était menacée. Et, lorsque les Allemands eurent remporté sur les Français des succès foudroyants, la question fut résolue. Les divers souverains allemands abandonnèrent leurs prétentions et leurs répugnances anciennes : par les

conventions des 23 et 25 novembre 1870 ils entrèrent dans la confédération, et, le *18 janvier 1871*, le roi Louis II de Bavière offrit, au nom de tous, dans la galerie des glaces du palais de Versailles, la couronne impériale au roi de Prusse Guillaume. La confédération de 1867 était simplement élargie; la constitution fédérale était maintenue. On ne changea que deux mots : au lieu de confédération et de président, on dit désormais empire et empereur.

C. — L'ALLEMAGNE INDUSTRIELLE ET COLONIALE

La réalisation de l'unité de l'Allemagne marque un moment décisif dans l'histoire de ce pays : elle a en effet permis son développement économique. La confédération germanique, composée d'une foule d'états particularistes au dernier degré, ne pouvait rien : l'Allemagne unifiée, ayant un seul maître et un seul tarif, a pu prétendre à de hautes destinées. Ces préoccupations se manifestent déjà dans le *traité de Francfort* conclu avec la France le 10 mai 1871. Ce traité ne régla pas seulement les questions d'indemnité financière et territoriale : il stipula que « les tarifs de douane entre les deux nations fussent abaissés au taux de la nation la plus favorisée ».

Le développement économique. — Dès lors, Bismarck songeait au développement de l'industrie allemande et il imposait à la France une sorte de *libre-échange* pour favoriser l'essor de cette industrie. Jusqu'à ce moment, en effet, les divers états allemands avaient uniquement cherché à accroître leurs ressources agricoles. Mais le paiement de l'indemnité de cinq milliards ouvrit l'ère des grandes entreprises industrielles : la construction et l'amélioration de voies de toutes sortes facilitèrent l'exploitation des nombreuses richesses du sous-sol, le transport des marchandises, la création ou l'extension d'industries variées. Après 1870, les capitaux affluant, l'Allemagne fut, en quelque sorte, prise d'une fièvre industrielle : elle sembla vouloir conquérir à marches forcées une partie du terrain qu'occupaient déjà d'autres puissances européennes, et, depuis, elle a continué à courir sur cette voie.

Ses progrès ont été rapides parce qu'elle a été favorisée par les circonstances. Ses ressources minérales sont mul-

tiples et diverses : la main-d'œuvre a été peu chère pendant longtemps : les Allemands ont apporté dans l'industrie la même discipline et la même ténacité qu'ils avaient montrées au point de vue politique : ils se sont enfin assimilés sans retard les découvertes scientifiques faites dans les pays étrangers et sont devenus d'habiles techniciens. L'Allemagne a pu, ainsi, depuis une trentaine d'années, conquérir une des meilleures places, devenir même une des premières puissances industrielles.

Tandis que vers 1840 elle extrayait de ses mines de houille un million et demi de tonnes de charbon, elle en retire aujourd'hui 170 millions : elle exploite très activement ses gisements de fer, de zinc, de cuivre et de plomb. Son industrie métallurgique a progressé d'une façon extraordinaire : les établissements Krupp à Essen rivalisent avec ceux du Creusot en France. Pour les industries textiles, la matière première lui manque ainsi qu'à la plupart des états européens : mais la Prusse rhénane, la Westphalie, la Saxe et la Silésie n'en occupent pas moins un million d'ouvriers qui fabriquent des lainages, des cotonnades, des soieries. L'Allemagne a même emporté la première place pour la production du sucre de betterave, pour la fabrication des engrais chimiques, pour l'industrie des produits chimiques, etc. Elle s'est posée en rivale de l'Angleterre : elle lui dispute les divers marchés du monde, et sa concurrence est même si active que l'Allemagne a réussi depuis quelques années à importer dans les Iles Britanniques quelques-uns de ses produits, alors qu'autrefois elle était presque pour tout sa cliente.

La politique du gouvernement. — Elle a été du reste à peu près constamment soutenue par le gouvernement. Celui-ci a construit un réseau de voies ferrées qui est aujourd'hui très développé et presque complet. Il a donné tous ses soins à l'amélioration du cours des fleuves et ajouté aux canaux anciens celui de la mer du Nord à la mer Baltique (1895). Il a aménagé les ports qu'il a pourvus d'un outillage moderne. Les commandes qu'il a faites à l'industrie privée ont été incessantes et importantes. Enfin il a adopté une politique économique qu'il a su modifier suivant les besoins et les circonstances.

Au début, Bismarck était demeuré fidèle à la politique à peu près libre-échangiste du Zollverein allemand : mais il

dut bientôt changer de tactique. Le développement industriel, si rapide, ne s'opéra pas, en effet, sans secousses : en 1873, une véritable débâcle atteignit toute l'Allemagne. Elle était causée sans doute par les imprudences des entrepreneurs trop hardis et trop confiants : elle était due aussi à ce que les tarifs du Zollverein n'étaient pas assez élevés. Les agriculteurs se plaignaient de l'invasion des blés russes ou américains; les manufacturiers, de la concurrence anglaise; tous, de ce que l'empire achetait chaque année à l'étranger pour quatre milliards de francs de marchandises qui étaient presque dégrevées de tous droits d'entrée. D'autre part, Bismarck pouvait se rendre compte des effets que produisait en France le protectionnisme établi par Thiers. Il fit donc volte-face et, en 1878, renonça complètement au libre-échange. Il fit voter le rachat des chemins de fer par l'état, des droits protecteurs sur les blés et sur les fers, des impôts sur le tabac, le café et le pétrole.

Ce régime survécut à sa chute et, pendant treize ans, l'industrie protégée put prendre un essor magnifique. Aussi, à partir de 1891, fut-il permis au gouvernement allemand de poser ses conditions aux puissances étrangères. Il ne revint pas au régime du libre-échange; mais, de 1891 à 1894, il conclut une série de traités à *tarifs conventionnels* malgré les vives protestations de la Ligue des agriculteurs et du parti des agrariens, qui s'étaient, tous deux, fondés en 1893 pour exiger le maintien du protectionnisme à outrance. Ces traités furent signés à *longue échéance* afin d'assurer des marchés aux produits de l'industrie allemande et de garantir celle-ci contre les crises qui résultent d'ordinaire d'un brusque changement de tarifs. Ce régime fut d'abord inauguré avec les pays qui étaient les alliés de l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie (1891) ; il a été ensuite étendu à d'autres états, la Suisse, la Belgique, la Serbie, l'Espagne (1893) et la Russie (16 mai 1894).

L'empire colonial et l'émigration. — Permettre à l'industrie d'écouler le superflu de sa production, fournir des débouchés au surplus de la population rapidement accrue, telles sont les raisons qui ont poussé l'Allemagne à devenir une puissance *coloniale*. Elle est entrée dans cette voie très tard et après beaucoup d'hésitations.

Lorsqu'en 1871 quelques commerçants allemands voulurent que l'on demandât à la France vaincue la cession de

ses établissements de l'Inde ou de la Cochinchine, Bismarck refusa. Il n'était guère alors partisan d'une expansion coloniale et il déclarait que les colonies seraient pour l'Allemagne ce qu'est l'hermine pour les nobles polonais qui n'ont pas de chemise. Plus tard même, il dira encore : « L'Angleterre est plus importante pour nous que Zanzibar et l'Afrique orientale ». Aussi, en 1878, l'Allemagne ne possédait-elle qu'un dépôt de charbon en Océanie, à Jaluit, dans l'archipel Marshall.

Cependant, s'il ne voulait pas engager l'état dans la politique coloniale, Bismarck accorda sa protection aux sociétés qui se formèrent dans le but de favoriser l'expansion allemande et, dès 1881, son opposition avait cessé. Il a ainsi indiqué à ses successeurs le chemin qu'ils devaient suivre, tout en les mettant en garde contre la *Weltpolitik*, grandiose sans doute, mais imprudente et dangereuse. Depuis vingt-cinq ans, l'Allemagne a donc acquis des territoires nombreux en Asie, en Océanie et en Afrique.

En Asie, dans l'empire chinois, elle a pris à bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans l'enclave de Kiao-tcheou, riche en mines de houille, au sud de la presqu'île du Chantoung (1898). En Océanie, outre une partie de la Nouvelle-Guinée et des îles Salomon et Samoa, elle possède les archipels Bismarck et Marshall, et elle a acheté à l'Espagne (12 février 1899) les Palaos, les Carolines et les Mariannes ; toutes ces colonies océaniennes sont peu prospères. En Afrique, elle s'est établie au Togoland et au Cameroun dans le golfe de Guinée (1884), dans l'Afrique orientale allemande, qui s'étend jusqu'aux grands lacs (1885), et dans le Sud-Ouest africain allemand (1884-1890) : la mise en valeur de ces quatre territoires en est encore à ses débuts.

En 1914, l'empire colonial allemand se développait sur 2 600 000 kilomètres carrés et était peuplé de douze millions d'habitants environ. Mais il était loin d'avoir une grande importance et Bismarck ne se trompait guère lorsqu'il disait : « L'Angleterre a des colons et des colonies ; la France a des colonies et n'a pas de colons ; l'Allemagne a des colons, mais n'a pas de colonies ».

Ces colons, qui sont nombreux, ne vont pas en effet dans les possessions allemandes généralement peu fertiles : ils se répandent dans *le reste du monde*. L'émigration, très forte jusqu'en 1892 environ, a baissé à mesure que les

crises industrielles devenaient moins fréquentes et moins intenses dans la métropole. Néanmoins 25 à 30 000 Allemands s'expatrient encore chaque année. Ils vont là où se trouvent déjà des compatriotes, dans la Suisse, la France, la Belgique, la Hollande, l'Italie, mais surtout dans les deux provinces côtières du Brésil méridional qui sont aujourd'hui de véritables pays allemands, et aux États-Unis où plus de six millions se sont installés et où il sont concentrés dans les grandes villes, New-York, Chicago, San Francisco.

Cette émigration sur tous les points du globe prouve combien grande est la vitalité de l'Allemagne. Celle-ci, unifiée politiquement et économiquement, est devenue une des principales puissances du monde. Depuis une trentaine d'années, son essor a été d'une rapidité étonnante : son port de *Hambourg* se classe immédiatement après ceux de Londres et de New-York ; son industrie lutte, souvent avec succès, sur tous les marchés avec celle de l'Angleterre ; son commerce la place aussitôt après les Iles Britanniques. En 1914, l'Allemagne était le *second* pays économique, et elle visait à devenir le premier [1].

1. Le traité de Versailles (juin 1919) a détruit ces rêves et a fait perdre à l'Allemagne tout son empire colonial.

CHAPITRE XXI

L'ITALIE AU XIXe SIÈCLE

A première vue, l'histoire de l'Italie au XIXe siècle ressemble à celle de l'Allemagne. Ce pays a réalisé son unité *territoriale et politique* presque à la même époque et il est parvenu au rang des grandes puissances européennes. L'Italie s'est, aussi, développée *économiquement*, s'est répandue au dehors et a fondé des *colonies*. Mais la ressemblance entre l'histoire des deux nations n'est réelle qu'au point de vue politique; pour tout le reste, elle est seulement apparente.

A. — L'UNITÉ ITALIENNE.

Expression géographique en 1815 selon le mot de Metternich, l'Italie resta morcelée, divisée entre plusieurs états pendant un demi-siècle. Toutes les tentatives nationales et unitaires furent sans résultat, parce que la fière Italie voulut, ainsi que le disait le roi de Piémont Charles-Albert, *faire par elle-même*. L'unité devait au contraire être réalisée grâce à l'appui de l'étranger.

Elle a été l'œuvre d'un homme, *le comte de Cavour*, qui a travaillé, comme le prince de Bismarck, au profit exclusif de son pays, le Piémont, et de son roi, Victor-Emmanuel II. Instruit par le passé, Cavour a compris que les désirs unitaires des Italiens ne deviendraient une réalité que par la guerre. Il a donc d'abord fortifié le Piémont à l'intérieur en lui donnant des ressources régulières et en organisant une armée dont on put éprouver, pour la

première fois pendant la guerre de Crimée, la solidité et le courage. Il s'est ensuite rendu compte que, malgré tout, le Piémont seul ne pourrait pas lutter avec succès contre l'Autriche : il a ainsi recherché l'alliance des étrangers monarchiques et des Italiens révolutionnaires. Ses successeurs suivirent la même voie dans laquelle il s'était résolument engagé et c'est de cette façon que l'Italie a été fondée en plusieurs étapes dans l'espace de onze ans, de *1859 à 1870*.

L'alliance de la France donna au Piémont la Lombardie après la guerre de 1859 contre l'Autriche : aussitôt, les pays de Parme, de Modène, de Romagne et de Toscane votaient à d'énormes majorités leur incorporation au Piémont. L'alliance avec Garibaldi et les révolutionnaires permit la conquête du royaume des Deux-Siciles et détermina l'acquisition de l'Ombrie et des Marches. Au bout de deux ans (1859-1861), la population du nouvel état avait passé de 5 à 22 millions d'habitants.

Il ne restait en dehors que Rome et la Vénétie. La question romaine fut la cause d'un changement dans la politique extérieure : les Italiens voulaient Rome et Napoléon III s'obstinait à la leur refuser. Par suite, les Italiens, qui ne se sentaient pas assez forts pour enlever seuls la Vénétie à l'Autriche, se détournèrent de la France et s'allièrent avec Bismarck : malgré les défaites qu'ils subirent pendant la guerre de 1866, l'écrasement de l'Autriche à Sadowa leur valut la Vénétie. Quatre ans après, profitant de l'écroulement du second Empire qui suivit le désastre de Sedan, Victor-Emmanuel II marchait sur Rome et, après un simulacre de résistance, la Ville Éternelle ouvrait ses portes le *20 septembre 1870*.

Ainsi, la guerre a décidé de la formation de l'Italie comme elle a décidé de la formation de l'Allemagne. Mais, en Italie, le droit de la force n'a pas été seul invoqué : les populations ont toujours été appelées à se prononcer sur leur sort, et les *plébiscites* ont été employés pour confirmer et achever ce que les armes avaient commencé. D'autre part, le royaume d'Italie ne comprend que des Italiens et non des populations étrangères, comme cela s'est produit dans l'empire allemand.

Il en est même qui trouvent que l'unité n'est pas encore complète. Le *parti irrédentiste* réclame les pays qui sont

restés en dehors de l'Italie et où l'on parle cependant la langue italienne : il demande, par exemple, la reprise de Malte à l'Angleterre, du Tyrol et de Trieste à l'Autriche, de Nice et de la Corse à la France.

B. — LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Conséquences de l'unification. — L'unification n'a pas eu des conséquences exagérées au seul point de vue territorial. Elle a entraîné l'Italie, pendant plusieurs années, dans une voie fâcheuse.

Tout enorgueillie en effet d'être devenue une nation, l'Italie a voulu devenir rapidement une *grande* nation : elle a été emportée par la mégalomanie. En 1870 déjà ses finances étaient obérées : on avait dû proclamer le cours forcé des billets de banque, établir de nombreux impôts, en particulier celui sur la farine, qui était très impopulaire. Indifférente à cette mauvaise situation financière, l'Italie l'aggrava encore en faisant des dépenses excessives pour organiser une forte armée, créer une marine et donner à l'une et à l'autre du matériel, des munitions, des places fortes et des ports de guerre.

Pour pouvoir atteindre le rang de grande puissance militaire, il aurait fallu que l'Italie eût des ressources considérables, que le développement économique marchât de pair avec le développement politique. Or il y eut disproportion sensible entre le rêve et la réalité. Sans doute, en Italie, l'unification eut les mêmes résultats immédiats qu'en Allemagne au point de vue économique : sans doute, elle simplifia la politique commerciale, si compliquée auparavant par les barrières douanières que chaque état avait élevées sur ses frontières. Mais, pauvre avant l'unification, l'Italie le resta encore longtemps après.

Faiblesse économique. — Ses ressources agricoles auraient pu s'accroître si les capitaux avaient été abondants et si le régime des grandes propriétés incultes, des *latifundia*, n'avait pas dominé dans presque tout le pays. Elles restèrent donc à peu près stationnaires et l'Italie ne parvint même pas à nourrir ses prolifiques habitants.

De plus, elle manquait et elle manque de houille et en général de minerais, comme la plupart des pays méditerranéens : elle est donc à cet égard en état réel d'infério-

rité vis-à-vis de presque toutes les grandes nations européennes. Par suite, elle ne put pas devenir un puissant état manufacturier comme le devint aisément l'Allemagne après 1870.

Au point de vue commercial, les routes et les voies navigables formaient un réseau peu serré : les chemins de fer n'étaient pas nombreux. Les transactions étaient rares et se faisaient difficilement.

Enfin, confiante en elle-même, l'Italie crut pouvoir se passer de l'aide des autres pays. Elle adopta un *protectionnisme exagéré* qui entraîna des représailles et fut la cause, par exemple, de la rupture des relations économiques avec la France en 1887.

Amélioration présente. — Cette politique d'ambition et de hâte fébrile a été surtout pratiquée par le Sicilien Crispi, qui a lancé l'Italie dans la voie des dépenses militaires et de l'expansion coloniale. Le désastre d'Adoua, subi en Ethiopie au mois de mars 1896, a rendu à l'Italie le bon sens et lui a donné une saine notion des choses. Elle a compris que la mégalomanie l'entraînait fatalement à la ruine : elle s'est ressaisie et recueillie.

Depuis lors, elle s'est consacrée à l'amélioration de sa situation intérieure. Elle a rétabli ses finances au point que le change n'existe pour ainsi dire plus et que la conversion de sa dette a pu être effectuée sans encombre en 1906. Elle a tenté de développer son agriculture en perfectionnant les moyens de production et en faisant des emprunts aux inventions étrangères. Elle s'efforce de substituer, tout au moins dans la région du nord, la houille *blanche* à la houille *noire*. Elle a profité, pour son commerce, de circonstances avantageuses : le percement des tunnels alpestres a eu pour résultat de faire des ports italiens les entrepôts des marchandises de l'ouest et du centre de l'Europe à destination de l'Orient : l'adhésion de l'Italie à la Duplice a entraîné pour elle l'ouverture de nouveaux marchés européens : enfin, en 1898, par la conclusion d'un traité de commerce avec la France, l'Italie a renoué avec elle les relations commerciales interrompues depuis onze ans.

Malgré tout, elle ne peut pas prétendre rivaliser encore aujourd'hui avec les puissances qui forment ce que l'on appelle le concert européen. L'agriculture n'a fait que de

vagues progrès : la grande industrie n'existe guère que dans certaines parties de la plaine du Pô ou dans quelques villes isolées : le commerce se ressent de tout ce médiocre développement, et de l'insuffisance des voies de communication.

C. — L'ÉMIGRATION ET LES COLONIES

Croissance de l'émigration. — La meilleure preuve du faible progrès économique de l'Italie est fournie par ce fait que l'*émigration* y est considérable.

Tandis que la mise en valeur agricole et industrielle se fait lentement, la population augmente avec une très grande rapidité : de 16 millions en 1816, elle est passée aujourd'hui à 36 millions environ. L'Italie ne pouvant pas nourrir tous ses habitants, 300 à 500 000 émigrent chaque année. Les uns vont *temporairement* dans les régions situées au sud et au nord de la Méditerranée pour y ramasser un petit pécule. Les autres abandonnent, *sans espoir de retour*, leur patrie et, pour essayer de gagner leur vie, se fixent en Amérique, notamment aux États-Unis, dans la République Argentine, au Brésil, dans l'Uruguay, etc. Cette émigration définitive, qui atteint des proportions formidables si la récolte est mauvaise, est pour l'Italie une perte sans aucune compensation : les émigrants en effet ne gardent pas leur individualité, comme les Anglo-Saxons ou les Allemands; ils se fondent très rapidement avec les populations au milieu desquelles ils se sont installés.

Nullité de l'empire colonial. — Peut-être est-ce pour détourner de l'Amérique cette émigration et pour ne pas en perdre le bénéfice que l'Italie s'est efforcée d'acquérir des *colonies de peuplement.* Mais ses visées sur la Tunisie furent annihilées en 1881 par la France qui a établi son protectorat sur ce pays. L'Italie se tourna alors du côté de l'Afrique orientale.

En 1882, elle acheta les droits que, depuis 1869, la compagnie Rubattino avait sur la baie d'Assab dans la partie occidentale de la mer Rouge et, en 1885, occupa plus au nord Massaouah et le territoire voisin. En 1888, dans l'océan Indien, elle plantait son drapeau sur une longue étendue de côtes du Somaliland. Crispi, arrivé au

pouvoir, conçut probablement le projet de rejoindre ces deux tronçons côtiers et arides par l'intérieur fertile et de fonder ainsi le vaste empire d'Erythrée qui arrêterait toute expansion vers l'ouest des colonies françaises de Djibouti et anglaises de Zeïla. Mais les Italiens se heurtèrent aux Ethiopiens de Ménélick. Vaincus à Adoua, ils ont renoncé à leur rêve colonial et se sont bornés à tirer le meilleur parti possible de leurs possessions, à peu près totalement improductives.

Ils ont néanmoins cherché de nouveaux débouchés pour quelques-uns des si nombreux émigrants qui quittent tous les ans leur mère-patrie. Et, comme en Afrique les meilleures terres étaient prises, il ne leur est resté qu'une maigre consolation, celle d'occuper la Tripolitaine, un autre désert, par le traité de Lausanne, conclu à la suite d'une guerre avec la Turquie en 1913.

CHAPITRE XXII

L'EXPANSION DES ÉTATS-UNIS

Le continent américain est resté sous la dépendance de divers états européens jusqu'à la fin du XVIIIe siècle et même jusque vers 1825 environ. Il s'est libéré *politiquement et économiquement* de la tutelle des métropoles et aujourd'hui il comprend de nombreux états qui, sauf le Canada et quelques petits territoires, sont indépendants. On y reconnaît ordinairement deux divisions : — 1° l'Amérique latine, c'est-à-dire les anciennes possessions portugaises et espagnoles du sud et du centre ; — 2° l'Amérique anglo-saxonne, c'est-à-dire les États-Unis. Mais, tandis que l'Amérique latine, longtemps bouleversée par les révolutions et les guerres civiles, naît seulement de nos jours à la vie économique, les États-Unis, au contraire, ont fait des progrès constants et acquis aujourd'hui une formidable puissance.

A. — LE TERRITOIRE ET LA POPULATION

L'extension territoriale. — Le traité de Versailles de 1783 reconnut l'indépendance des treize colonies anglaises d'Amérique. Celles-ci étaient resserrées entre les Alleghanys et l'océan Atlantique : elles prirent le nom d'États-Unis. Depuis lors, ce nouvel état s'est considérablement agrandi vers l'ouest par divers moyens, immigration, achats, ou guerres.

L'*immigration* peupla d'abord les pays situés entre les Alleghanys et le Mississipi : elle fut si rapide et si nom-

breuse qu'en 1821 la confédération américaine s'était accrue de onze états nouveaux, c'est-à-dire de pays dont chacun avait plus de 50 000 habitants. Quelques-unes de ces régions étaient des parties de l'ancienne Louisiane, vaste territoire qui s'étendait presque jusqu'aux Montagnes Rocheuses et qui, en 1803, avait été acheté à la France pour le prix de 300 millions de francs. De même, en 1819, ce qui restait de la Floride à l'Espagne fut acquis par achat. A la suite d'une guerre heureuse avec le Mexique (1846-1847), les États-Unis annexèrent ensuite le Texas, le Nouveau-Mexique et la Colombie et arrivèrent ainsi à l'océan Pacifique. Au nord, sur les bords de ce même océan, une convention avec l'Angleterre leur donna l'Orégon. Tout le reste est dû à l'immigration européenne, devenue très importante après que des mines d'or eurent été découvertes dans la Californie (1848) et à mesure que se développaient les richesses économiques du pays.

Ainsi s'est formé un très vaste état qui couvre d'un seul tenant 7 700 000 kilomètres carrés (les trois quarts de l'Europe) et qui est divisé en quarante-sept états, un district fédéral et 4 territoires non organisés.

L'immigration. — La population de cet état, au début très clairsemée, s'accrut normalement d'abord par suite de l'excédent des naissances : mais l'augmentation devint ensuite très rapide à partir du milieu du XIXe siècle à cause de l'immigration. En 1790, la population n'atteignait pas 4 millions; en 1850, elle dépassait à peine 23; elle est aujourd'hui de 92 millions environ.

Dans ce total, les indigènes, les *Indiens*, n'entrent que pour 270 000 individus. Tous les autres habitants sont des immigrants. Les uns, forcés, ont été les *nègres* enlevés aux côtes d'Afrique et libérés en 1865. Les autres, les Jaunes, *Chinois et Japonais*, viennent en moins grand nombre depuis que des conditions sévères ont été mises à leur établissement dans les régions occidentales. D'autres, les Blancs, les *Européens*, continuent à arriver.

L'immigration de ceux-ci a été marquée par des fluctuations curieuses. D'abord anglaise et irlandaise, puis allemande et scandinave, elle est aujourd'hui italienne, austro-hongroise, polonaise et russe. Depuis 1815, elle a fourni de 20 à 25 millions de personnes. En présence de cet afflux et bien que de nombreuses étendues de terri-

toires soient encore vacantes, les États-Unis ont pris des mesures pour réglementer et organiser l'immigration européenne. Il est interdit de débarquer à tout immigrant qui n'a pas de ressources modestes, mais assurées, soit un emploi, soit un petit capital : on refuse ceux qui ne sont pas sains d'esprit ou qui ont subi une condamnation infamante. Par contre, à Wards' Island siège un conseil spécial de six commissaires pour recevoir les immigrants et les renseigner sur toutes les questions; là aussi, ont été construits un hôpital et des refuges, tandis qu'à Ellis' Island fonctionne une sorte de bourse du travail à laquelle s'adressent à la fois les patrons américains et les nouveaux venus. Tout a donc été prévu et combiné pour que l'on ne perde pas de temps et pour que l'immigration ne soit pas improductive.

B. — LES PROGRÈS ÉCONOMIQUES.

Les États-Unis ont atteint leur but : car c'est surtout grâce à l'immigration que la mise en valeur du pays s'est faite avec rapidité et sur de vastes proportions. Par suite, le développement économique des États-Unis a pris une ampleur extraordinaire, en rapport, du reste, avec l'étendue du territoire et avec la variété de ses ressources naturelles.

Caractères de l'agriculture et de l'élevage. — Ce qui caractérise l'agriculture, c'est à la fois la constitution de la propriété, la division et l'organisation du travail, l'immensité de la production.

Deux lois règlent la question de la propriété. Celle de *préemption* permet au colon d'acheter au gouvernement une terre à un prix variant de 10 à 20 francs l'hectare. Celle des *homesteads* (lots de famille) l'autorise à demander pour lui une concession gratuite de 64 hectares environ, et pour chacun des membres majeurs de sa famille une concession semblable : ainsi, les domaines agricoles sont souvent très vastes. Le colon peut devenir propriétaire de cette terre de deux façons : gratuitement, s'il la cultive pendant cinq ans; au bout de six mois, en versant au trésor 1 100 francs pour chaque concession.

Pour que les frais ne soient pas excessifs, le colon exploite d'abord une seule partie de son domaine et ne

met en valeur le reste que progressivement; pour la même raison aussi, il pratique la monoculture. Le maïs, le blé, le coton, la canne à sucre, etc., couvrent ainsi d'immenses surfaces dans des régions déterminées : au lieu de l'éparpillement des cultures, ainsi que cela existe encore en Europe, la *concentration* s'est effectuée aux États-Unis. De plus, comme les propriétés sont très étendues et que, par suite de l'insuffisance de la population, la main-d'œuvre est très rare et très chère, les agriculteurs américains se sont habitués à remplacer l'homme par les *machines*. Tout se fait mécaniquement depuis la semence jusqu'à l'expédition. Point n'est besoin de greniers pour enfermer la récolte : celle-ci est vendue à des sociétés commerciales qui la transportent dans des magasins ou *elevators* construits le long des voies ferrées et qui, de là, expédient les grains partout.

Toutes ces conditions réunies font que la culture *extensive* est pratiquée aujourd'hui aux États-Unis. Il n'est pas de pays au monde qui produise, autant qu'eux, certaines denrées. A eux seuls, les États-Unis fournissent les trois quarts de la production mondiale du maïs : ils sont les plus grands producteurs de blé; la récolte du coton égale les deux tiers de la récolte du globe, ce qui rend les États-Unis les maîtres de l'industrie cotonnière.

Sans doute, pour l'élevage, ils ne sont pas encore parvenus à acquérir d'une façon incontestable le premier rang. La Russie élève plus de chevaux qu'eux; l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la République argentine, la Russie, plus de moutons. Mais, pour l'élevage des bêtes à cornes et des porcs, les États-Unis sont hors de pair. Ils ont appliqué là le même système que pour l'agriculture. Dans les immenses pâturages du domaine public, qui couvrent encore le *Far-West*, des millions de bêtes vivent en toute liberté; on les vend à des sociétés commerciales; celles-ci les expédient à leurs usines perfectionnées de Chicago, de Kansas-City, d'Omaha, qui ont la spécialité de l'abattage des animaux, de la conserve et de la salaison des viandes, et qui nourrissent non seulement les États-Unis, mais une partie du monde.

Caractères de l'industrie. — Les mêmes caractères se retrouvent dans l'industrie. Les États-Unis sont favorisés au point de vue des richesses *minérales* : ils tiennent la

tête, parmi les puissances, pour la houille, le fer, le cuivre et le plomb et ils possèdent en outre, dans leur sous-sol, des minéraux variés, sans compter les métaux précieux. Pour tirer parti de ces ressources et faire prospérer les industries manufacturières, ils ont utilisé à l'extrême le *machinisme*. Afin de s'emparer des marchés du monde, ils se sont attachés à produire plus vite et à meilleur marché que leurs concurrents européens, sans se préoccuper d'ailleurs de la perfection des objets manufacturés.

Leurs industries se sont *concentrées* comme les cultures. Le long de l'océan Atlantique, dans les anciennes colonies, le nord a conservé des industries très variées parce qu'il renferme les principaux centres de communication avec le monde, New-York, Philadelphie, Boston, etc. Le sud est toujours le pays de l'industrie cotonnière et de la fabrication du sucre. Le centre-nord possède toutes les industries dérivées de l'agriculture et de l'élevage. L'ouest est principalement la région où fleurit l'industrie extractive.

Cette concentration et le développement du machinisme ont eu des résultats inévitables. Les petites usines disparaissent graduellement et cèdent la place aux grandes, plus capables qu'elles d'avoir un outillage coûteux, mais complet et perfectionné. Toutefois les grandes industries ne restent pas isolées. Elles se coalisent, se groupent, forment des *trusts* : on a déjà vu les trusts de l'acier, du pétrole, du sucre, de l'océan, des chemins de fer, etc. En accaparant le monopole d'un produit, le trust a pu perfectionner les procédés de fabrication, abaisser le prix de la vente ou du transport. Mais il a pu aussi ne procéder à un tel accaparement que pour se livrer à des spéculations fâcheuses et parfois malhonnêtes. Les excès sont devenus si considérables et si flagrants dans ces dernières années que, malgré leur esprit pratique et utilitaire, les Américains se sont élevés contre les trusts et que le président Roosevelt a entrepris contre eux une campagne vigoureuse, sanitaire peut-on dire, et que l'on peut espérer profitable.

Les voies de communication. — Cette activité agricole et industrielle n'a été en grande partie possible que grâce à la multiplication des voies de communication. Sans doute les États-Unis disposaient d'un réseau *navigable* très

étendu avec les grands lacs au nord, les longues artères du Mississipi et de ses affluents dans le centre. Mais le plus sérieux obstacle qu'il fallait vaincre était la distance : aussi les *chemins de fer* sont-ils aujourd'hui le principal moyen de transport.

Le réseau ferré des États-Unis est plus étendu que celui de l'Europe entière : il entre pour 40 p. 100 dans le réseau total du monde. Pendant longtemps les lignes qui relient les deux océans, les lignes *transcontinentales*, ont été les plus importantes. Mais, par suite du développement économique, chaque jour plus intense, des états où l'on cultive le coton et le maïs et où l'on pratique l'élevage, les voies nord-sud ont acquis maintenant, elles aussi, une activité considérable.

La politique protectionniste. — D'autre part, depuis 1865, les États-Unis ont adopté une politique *protectionniste*. Le guerre de Sécession, provoquée par la question de l'esclavage et soutenue par les états anti-esclavagistes du nord contre les états à esclaves du sud, avait duré quatre ans (1861-1865) et ruiné les régions comprises entre l'océan Atlantique et le Mississipi. Pour recouvrer des ressources financières et aussi pour aider le relèvement de leur industrie manufacturière, les États-Unis taxèrent à 45 p. 100 de leur valeur les produits de provenance et de fabrication étrangères.

Les résultats furent d'abord excellents. L'industrie américaine se reconstitua vite. L'argent abonda à tel point que l'on put diminuer les impôts et ramener la dette publique de quatorze milliards à six. Il arriva même en 1890 que le trésor eut plus de trois milliards disponibles, en attendant les échéances de la dette. Pour remédier à cet inconvénient, Mac-Kinley proposa et fit voter le *tarif du 5 octobre 1890*. Celui-ci abaissait les droits sur certains articles qui n'avaient plus besoin de protection : mais il les relevait énormément sur les produits pour lesquels il était encore impossible de soutenir avec succès la concurrence étrangère, par exemple les lainages, les soieries, les vins de Champagne, la métallurgie. De cette façon, les recettes des douanes diminueraient, tandis que les industries américaines existantes seraient protégées et la création d'industries nouvelles rendue possible.

En 1894 sans doute, les stipulations de ce tarif furent quelque peu atténuées par celles du tarif Wilson. Mais, en 1897, la politique de prohibition presque absolue a définitivement triomphé. Le *tarif Dingley* a imposé des droits énormes sur le sucre pour favoriser les raffineurs américains, sur les peaux et les laines pour protéger les éleveurs, etc.

En somme, les États-Unis tendent à se passer rapidement des étrangers et à tirer tout d'eux-mêmes. Comme l'Angleterre, il ne se laissent guider que par leurs intérêts immédiats : ils resteront protectionnistes tant qu'ils ne seront pas devenus une puissance industrielle inattaquable; peut-être ensuite adopteront-ils le libre-échange. Dans tous les cas, ils sont parvenus au troisième rang et leur commerce extérieur atteint 15 milliards 1/2. Non seulement ils prétendent ne plus être tributaires du vieux monde, mais visent même à lui faire concurrence chez lui.

C. — L'IMPÉRIALISME AMÉRICAIN

Ces mêmes idées ont en outre amené un profond changement dans la politique générale des États-Unis. Ceux-ci, enorgueillis par leurs richesses et leurs progrès, ont commencé à suivre une politique d'*expansion* et une politique *coloniale*. Aux impérialismes anglais et allemand est venu s'ajouter à la fin du XIXe siècle l'*impérialisme americain*.

La doctrine de Monroë. — C'est en effet seulement depuis 1898 qu'il s'est manifesté nettement et sans hésitation. Jusqu'alors les Américains s'étaient bornés à obliger les Japonais à ouvrir leur pays à leur commerce, à exiger des Chinois qu'ils leur accordassent les mêmes avantages économiques qu'aux Européens, et à acheter en 1867 aux Russes le territoire de l'Alaska, considéré à ce moment comme complètement inutilisable.

Mais, depuis, ils ont très souvent invoqué la doctrine émise en 1823 par un de leurs présidents, *Monroë*. Celui-ci, sachant que les puissances européennes manifestaient l'intention d'intervenir en Amérique pour rétabir la domination de l'Espagne dans ses colonies révoltées, avait déclaré que toute tentative de leur part pour étendre leur système politique à une partie du continent américain

serait considérée comme dangereuse pour la paix et pour la sécurité des États-Unis. Monroë voulait donc seulement, dans ce cas particulier, restreindre l'action des puissances européennes en Amérique : sa doctrine n'avait aucune portée générale.

Les annexions et les conquêtes coloniales. — Mais elle a été reprise, étendue à toutes les questions et résumée dans une grande formule symptomatique, *l'Amérique aux Américains*, ou plutôt aux États-Unis. Aussi, ceux-ci protestèrent-ils contre la France lors de l'expédition du Mexique, contre l'Espagne dans son conflit avec le Pérou, contre l'Angleterre dans ses différends avec le Venezuela et le Nicaragua.

De ces manifestations platoniques ils sont passés à l'action depuis 1898. Aux mois de juillet-août, ils ont annexé, dans l'océan Pacifique, les îles Hawaï ou Sandwich, escale importante entre San Francisco et les pays océaniens et asiatiques. Dès 1887, ils avaient pris pied aux îles Samoa, qu'ils ont partagées en 1899 avec l'Allemagne. Ils ont soutenu par les armes les Cubains révoltés contre l'Espagne, détruit la marine de celle-ci dans deux batailles navales et confisqué la majeure partie de son empire insulaire américain et océanien. *Le traité de Paris du 10 décembre 1898* leur a en effet cédé en toute souveraineté Porto-Rico, et, moyennant 103 millions de francs, les Philippines et l'îlot de Guam aux Mariannes. Il a aussi proclamé l'indépendance de Cuba qui est une république, en apparence autonome, en réalité sous la domination américaine.

Les interventions pacifiques. — Depuis lors, cet impérialisme s'est étendu à toutes les questions mondiales. Les Américains ont, en 1900, envoyé un corps de troupes concourir avec les Européens et les Japonais à la prise de Péking. Ils ont eu des difficultés avec l'empire ottoman auquel ils réclament l'application du traité de Berlin de 1878 en faveur des Arméniens, des Juifs et des Macédoniens persécutés. Ils ont fait accepter leur médiation à la Russie et au Japon en 1905. Ils ont participé à la conférence d'Algésiras en 1906 et, à la suite d'incidents avec l'empire du Soleil-Levant à propos de l'immigration japonaise, ils ont fait faire à leur flotte le tour du monde pour montrer leur puissance.

Dans l'Amérique même, ils ont étendu leur action de plus en plus. Déjà, à plusieurs reprises, ils sont intervenus dans l'île de Saint-Domingue sous prétexte de régler les questions financières de l'île ou d'apaiser les conflits locaux. Ils ont les premiers reconnu la nouvelle république de Panama, détachée de la Colombie. Là ils ont pris la succession de la Compagnie française, moyennant 200 millions de francs, et ont achevé en 1913 la construction du canal interocéanique. Ils ont formé le projet d'établir un transcontinental nord-sud à travers le continent américain et rêvent de réunir tous les états de ce continent en une vaste confédération dans laquelle ils joueraient le principal rôle.

Sur ce dernier point, ils ont jusqu'ici échoué. Mais il n'en reste pas moins que les treize colonies primitives ont démesurément grandi et que les États-Unis sont un des plus grands états contemporains, pourvu d'une organisation *militaire* puissante, de ressources *économiques* énormes, et de *colonies* bien situées et fertiles.

CHAPITRE XXIII

L'EXTRÊME-ORIENT.

Dans le cours du XIXe siècle, plusieurs puissances européennes ont fondé des empires coloniaux en Asie. Trois d'entre elles y possèdent aujourd'hui de vastes territoires, l'Angleterre, la France et la Russie. Leurs domaines sont nettement délimités. L'Angleterre a pris pour elle une grande partie du *sud*; la France s'est cantonnée dans le *sud-est*; la Russie s'est établie dans le *nord*, depuis la mer Noire jusqu'à l'océan Pacifique.

Toutefois ces puissances n'ont pas rencontré uniquement des tribus sauvages comme en Afrique. Elles ont trouvé en face d'elles deux états civilisés; l'un, la *Chine*, dont l'immensité territoriale et la diversité des convoitises étrangères ont sauvé jusqu'à présent l'intégrité et qui semble vouloir s'ouvrir aux innovations occidentales; — l'autre, le *Japon*, qui, ignoré il y a cinquante ans, s'est complètement transformé en s'assimilant la civilisation européenne. Ainsi peut-on expliquer que l'Asie n'ait pas été partagée aussi facilement que l'Afrique et pourquoi les conflits y ont été parfois violents.

Ces conflits ont été provoqués, non pas par l'expansion de l'Angleterre ou de la France, mais par celle de la *Russie*, qui a été mise en contact avec le Japon régénéré.

A. — LES RUSSES EN ASIE.

Caractères de l'expansion russe. — Les Russes ont occupé des pays auxquels les autres peuples européens ne

pouvaient guère songer : ils ont débordé de leurs frontières à l'est, au sud-est et au sud, c'est-à-dire en Sibérie, au Turkestan et dans la Caucasie.

Ils ont été poussés sans doute par le désir de contre-balancer l'influence anglaise dans l'Asie méridionale et dans l'Extrême-Orient. Mais leurs motifs réels ont été d'un ordre tout différent. Les Russes ont voulu, d'un côté, déverser dans des régions nouvelles l'excédent de leur population et pratiquer en grand la colonisation paysanne; de l'autre, s'emparer des routes qui mènent vers des mers libres de glaces, la Méditerranée, le golfe Persique, l'océan Pacifique. Ils ont agi lentement, prudemment, mais avec ténacité, par la diplomatie, par la construction de voies qui ont eu une importance militaire d'abord, économique ensuite, par l'infiltration humaine, quelquefois par la guerre.

Ils ont fondé ainsi un empire colonial qui s'étend sur 16 à 17 millions de kilomètres carrés et qui est à cet égard le second du monde, mais dont la population est seulement encore de 32 millions d'habitants.

Les Russes en Sibérie. — Leurs premières tentatives de pénétration en Sibérie datent de la fin du XVI[e] siècle. Les Russes traversèrent l'Oural sans opinion coloniale préconçue : mais, une fois arrivés dans les plaines sibériennes, ils continuèrent à aller vers l'est et, vers 1639, parvinrent à la fois à la mer d'Okhotsk et au fleuve Amour. Sur ce dernier point, ils devinrent les voisins immédiats des Chinois et durent, en 1689, signer avec eux le traité de *Nertschinsk*, qui arrêta leur expansion vers le sud pendant près de deux siècles.

Celle-ci ne reprit véritablement qu'avec le général Mouraviev, surnommé l'Amourien. De 1854 à 1856, la Province maritime fut conquise et le port de Nicolaievsk fondé à l'embouchure de l'Amour : les Russes touchaient à l'océan Pacifique et là, sur le magnifique golfe de la Corne d'Or, ils occupèrent, vers 1860, un petit village qu'ils appelèrent la porte de l'Orient, Vladivostock. Ce n'était pas encore le port constamment libre qu'ils rêvaient d'avoir : aussi cherchèrent-ils à s'étendre vers le sud, dans la Mandjourie et la Corée. Mais là ils ont rencontré le Japon, dont ils ne soupçonnaient pas la force.

Pendant longtemps, du reste, ils ne se sont guère préoc-

cupés d'améliorer et de rendre rapides les communications entre la Sibérie et l'Europe : car ils ont considéré ces vastes plaines uniquement comme devant servir à la déportation des criminels ou des condamnés politiques. Après 1870 seulement ils se sont rendu compte que les parties méridionales de la Sibérie tout au moins pouvaient être cultivées : ils ont alors pensé à aider la colonisation en transformant les rares voies de communications qui existaient. Soit dans ce but, soit pour attirer vers la Russie les produits de la Chine, soit pour pouvoir facilement transporter des troupes dans l'Extrême-orient, ils ont construit le *Transsibérien* de 1892 à 1904 jusqu'à Vladivostock et le *Transmandjourien* jusqu'à Port-Arthur. Ils ont aussi dirigé et développé la colonisation sur deux points, sur les confins du Turkestan au sud, dans la Province maritime à l'est, pays qui ont commencé à se peupler et à être mis en valeur.

Les Russes au Turkestan. — Ils ont agi de la même façon au Turkestan.

Leurs tentatives réelles pour conquérir cette région sont relativement récentes : elles ne datent que du milieu du XIX[e] siècle. De multiples expéditions ont été nécessaires pour obliger les Khans de Khiva et de Boukhara à reconnaître la suzeraineté de la Russie (1864-1873), pour occuper la fertile vallée du Syr-Daria, le Ferghana (1876), et pour soumettre, au sud, les Turkmènes pillards (1881-1883). Maîtres du Turkestan, les Russes touchaient à la fois à la Perse, à l'Afghanistan et à la Chine. L'intervention de l'Angleterre, effrayée de leurs progrès et désireuse de sauvegarder les frontières de l'Inde, a déterminé en 1885, 1895 et 1907 la conclusion de conventions qui ont fixé les limites respectives et borné l'expansion russe vers l'est et le sud.

Les Russes ont rendu la tranquillité au Turkestan, ont délivré les indigènes de leurs tyrans et leur ont permis de se livrer au travail en toute sécurité. Ils ont essayé de redonner au pays l'activité et la prospérité qu'il avait autrefois. Dans ce but, ils ont construit le *Transcaspien* qui, de la mer Caspienne, mène à Andidjan (1898) dans la vallée du Ferghana, aux portes de la Chine, et ils ont achevé en 1906 la voie ferrée de *Tachkent à Orenbourg*, où elle se relie à celles d'Europe. Ils ont réuni ces deux che-

mins de fer par un embranchement, en ont détaché un autre vers le sud jusqu'à l'entrée de l'Iran et non loin de Hérat et se proposent de construire vers le nord une ligne qui ira rejoindre le Transsibérien. Ils ont tenté aussi de développer la colonisation : mais celle-ci ne semble avoir guère réussi que dans le nord, parce que le pays est en majeure partie composé de steppes. Enfin ils font tous leurs efforts pour augmenter les ressources agricoles et pour étendre en particulier la culture du *coton*.

Les Russes dans la Caucasie. — La conquête de la Caucasie a été beaucoup plus difficile et beaucoup plus longue : car, là vivaient des populations montagnardes, belliqueuses, capables de se défendre, et là un massif presque impénétrable, le Caucase, constituait un énorme obstacle. Les Russes ont isolé ce massif en s'emparant des régions côtières et méridionales au détriment de la Turquie et de la Perse. Puis ils sont montés à l'assaut du Caucase et ont été vainqueurs en 1859 après une résistance acharnée du prophète Schamyl. Depuis 1870, il n'y a plus eu d'insurrection grave et les Russes ont pu là faire œuvre civilisatrice.

Par leur tolérance, ils se sont gagné l'affection de leurs sujets musulmans, qui se fondent peu à peu dans la nation russe : seuls les Arméniens sont rebelles à toute assimilation. La russification du pays a été aussi tentée par l'envoi de colons russes, notamment des cosaques agriculteurs. Mais cette sorte de colonisation officielle n'a pas encore donné de résultats appréciables.

Le pays s'est en même temps transformé économiquement. Une route militaire passant par le col de Darial unit Vladikaukaz au nord avec Tiflis au sud. Une voie ferrée parcourt la Ciscaucasie du nord-ouest au sud-est et aboutit au port de Bakou. A ce port aussi se termine le *Transcaucasien* qui, au sud du Caucase, traverse le pays depuis la mer Noire jusqu'à la mer Caspienne et qui envoie déjà vers la Perse un embranchement, amorce du futur chemin de fer de Téhéran.

En somme, pendant le XIXe siècle, les Russes ont fondé un vaste empire colonial bornant au nord et à l'ouest la Chine et le plateau de l'Iran. Arrêtés du côté occidental par les conventions signées avec l'Angleterre, ils ont

essayé, surtout dans les dernières années du XIXe siècle, de s'ouvrir des débouchés vers la Chine.

B. — LES EUROPÉENS EN CHINE.

La Chine fermée. — L'empire du *Milieu*, très vaste pays peuplé de près de 400 millions d'habitants, gouverné par les Mandjoux depuis le milieu du XVIIe siècle, a été constamment réfractaire à la pénétration étrangère. Jusqu'au milieu du siècle dernier, il était resté fermé aux Européens. Seuls les Portugais avaient obtenu depuis 1537 la concession du petit territoire de Macao à l'embouchure du Sikiang, moyennant le paiement d'un tribut annuel. Mais les Chinois se refusaient obstinément à entrer en relations commerciales régulières et réciproques avec les autres peuples européens. Ils consentaient à *vendre* leurs produits au seul port de Canton, mais ne voulaient pas *achcter* ceux des étrangers. Ils empêchaient aussi les missionnaires de pénétrer chez eux : quelques Jésuites seulement, qui acceptaient de se prosterner devant l'empereur, eurent accès dans le pays : mais, lorsqu'ils prenaient trop d'influence ou faisaient une trop active propagande, les Chinois soupçonneux procédaient à un massacre méthodique.

La Chine voulait rester *fermée* : le contact avec les Européens a donc dû être établi violemment, par la guerre.



Les guerres contre l'Angleterre et la France. — Les premières difficultés surgirent avec l'Angleterre qui voulait importer en Chine l'opium de sa colonie de l'Hindoustan. Le gouvernement chinois, préoccupé des ravages que cette denrée faisait parmi la population, inquiet surtout de ce que les *barbares* tentaient de vendre un produit au lieu d'apporter du numéraire, refusa de laisser introduire l'opium à Canton. La guerre dura deux ans (1840-1842) et les Chinois, qui ne purent résister nulle part, durent demander la paix : ils cédèrent Hong-Kong à l'Angleterre et ouvrirent au commerce européen cinq ports, Canton, Amoy, Foutcheou, Ning-po, Changhaï. Ce traité marque la première étape et il est, pour cela, *décisif* : car il permet l'accès de la Chine aux étrangers. Et, en effet, dans les années qui suivirent, les États-Unis, la France, la Belgique,

la Suède-Norvège conclurent des conventions semblables à celles de 1842.

Quatorze ans après, une seconde intervention se produisit, causée par des actes de piraterie des Chinois et par des massacres de missionnaires. Lassées de la mauvaise foi du gouvernement impérial, la France et l'Angleterre finirent par envoyer, en 1860, une armée qui débarqua sur la côte du Petchili, prit Tientsin et entra à Péking. Par le traité des 24 et 25 octobre, elles obtinrent qu'elles auraient des ambassadeurs dans la capitale, qu'elles occuperaient Canton, Takou et Tientsin jusqu'au paiement de l'indemnité de guerre et que Tientsin serait ouvert au commerce étranger. La Chine *du nord* était ainsi pénétrée après la Chine *du sud*.

La guerre de 1860 et, à l'intérieur, la terrible insurrection des Taï-Pings montrèrent à la Chine qu'elle avait besoin de se réformer et d'emprunter à la civilisation occidentale quelques-uns de ses traits principaux. Elle parut vouloir entrer dans cette voie; mais elle le fit avec réticences, lentement et incomplètement, conservant une insurmontable défiance vis-à-vis des étrangers qu'elle prenait à son service. Ainsi, l'administration des douanes fut organisée et, à sa tête, fut placé dès 1863 l'Anglais Robert Hart; quelques régiments furent armés à l'européenne; quelques navires modernes furent construits; le Français Gicquel créa l'arsenal de Foutcheou en 1867. Mais toutes ces réformes furent faites sans plan aucun et n'avancèrent guère. La Chine resta aussi désarmée et aussi faible qu'autrefois.

Son peu de résistance se montra lorsqu'elle eut de nouveau maille à partir avec les puissances européennes dont la force militaire était considérable. La France lui déclara la guerre parce que la Chine revendiquait la suzeraineté sur l'Annam et le Tonkin et envoyait combattre dans ce dernier pays non seulement des Pavillons noirs, mais des réguliers chinois. La Chine fut vaincue sur terre au Tonkin; sur mer, elle ne résista pas à la flotte française de l'amiral Courbet qui détruisit Foutcheou, s'empara des îles Pescadores et de Kelung dans Formose et établit le blocus du riz dans le golfe du Petchili. Elle signa le traité du 9 juin 1885 qui lui rendit tout ce qu'elle avait perdu.

La grande crise (1894-1901). — Plus fâcheuse pour elle a été la lutte contre le Japon puissamment armé. A propos de la Corée, où les deux pays se disputaient l'influence, le Japon commença les hostilités en 1894. Il occupa la Corée, Port-Arthur au nord et Weï-haï-weï au sud du golfe de Petchili et détruisit la flotte chinoise. La paix de Shimonoseki (17 avril 1895) lui laissa toutes ses conquêtes, sauf Weï-haï-weï, lui accorda une forte indemnité de guerre et la libre navigation pour ses navires de guerre sur le Yang-tsé-kiang, le grand Canal, etc.

Ces succès inattendus du Japon révélèrent à l'Europe surprise combien grande était la faiblesse de la Chine. L'Europe ne voulut pas que le Japon devînt en Orient la puissance prépondérante, le força à reviser le traité et lui laissa seulement les îles Pescadores et Formose. Elle se précipita à son tour à la curée. La Russie s'installa à *Port-Arthur*, puis dans toute la Mandjourie; l'Allemagne, à *Kiao-tcheou* dans le sud du Chantoung; l'Angleterre, à *Weï-haï-weï* au nord de cette péninsule; la France, à *Kouangtcheou*, à l'est du Tonkin, en face de l'île de Haïnan. Il semblait que l'on allait assister au partage de la Chine et, en Europe, on divisait déjà le pays en grandes zones d'influence dans lesquelles Russes, Allemands, Français, Anglais, Belges, Italiens se faisaient accorder des concessions de chemins de fer (1898). Mais l'Angleterre, alors gênée par la question du Transvaal et ne pouvant tirer parti de Weï-haï-weï, fit prévaloir le système de la porte ouverte et fut secondée par les États-Unis. L'intégrité de la Chine fut ainsi sauvegardée.

Toutefois les annexions faites par les Européens provoquèrent peu après, en 1900, un mouvement national, celui des Boxers, qui voulurent débarrasser leur pays de tous ces « diables d'étrangers ». Ceux-ci durent encore intervenir. Une armée, composée d'Européens, de Japonais et d'Américains entra dans Tientsin et Péking. Entre autres clauses du traité qui fut signé en 1901, la Chine a accepté d'instituer un ministère des affaires étrangères responsable.

En réalité, elle est restée ce qu'elle était autrefois; malgré les vagues réformes qui sont de temps en temps annoncées, elle ne veut pas *se laisser pénétrer par les influences civilisatrices*. C'est cette obstination qui a soulevé

dans le cours du XIXe siècle toute une série de difficultés, qui a fait perdre à la Chine sa réputation d'état très puissant, et qui fait apparaître au contraire sa faiblesse réelle, non disparue encore aujourd'hui, malgré la révolution de 1911 qui a abouti à la proclamation de la République.

C. — LE JAPON.

Le Japon a donné au monde un exemple tout à fait différent et contraire.

Le Japon fermé. — Jusqu'au milieu du siècle dernier, le Japon, comme la Chine, était resté entièrement *fermé* aux étrangers. Sans doute les Portugais y étaient venus en 1542 et y avaient introduit les Jésuites : mais ceux-ci ayant eu la malencontreuse idée de se mêler aux guerres civiles, on massacra indistinctement tous les chrétiens et on interdit aux catholiques l'accès du pays (1641). Dès lors, on admit seulement les Chinois et les Hollandais qui se préoccupaient uniquement de faire du commerce : du reste, ils ne pouvaient résider qu'à Deshima, tout près de Nagasaki, où ils étaient en quelque sorte enfermés et où ils devaient se résigner à accomplir certains rites humiliants.

Le Japon ouvert et la révolution de 1868. — Cela dura jusqu'en 1853-1854. A cette date, les États-Unis ayant atteint la côte du Pacifique, voulurent conclure un traité de commerce avec le Japon. Malgré l'opposition des seigneurs féodaux, ils réussirent à se faire ouvrir deux ports en 1854 et à installer un agent diplomatique dans la future capitale, Tokio, en 1858. Les autres puissances se hâtèrent de ne pas rester en arrière : l'Angleterre, la Russie, la Hollande, la France obtinrent successivement des avantages analogues. Ainsi furent *ouverts* plusieurs ports, parmi lesquels ceux de Hakodaté, de Nagasaki, de Kanazava, de Nihigata, d'Osaka.

Cette politique commerciale fut la cause d'une révolution intérieure. Jusqu'alors le *mikado* était une sorte de roi fainéant; mais on ne le montrait jamais au peuple et on le tenait enfermé à Kioto. Le *shogoun* ou *taikoun*, qui résidait à Yeddo ou Tokio, était le maire du palais tout-puissant : il s'appuyait sur les *daïmios*, sorte de seigneurs féodaux qui vivaient le plus souvent sur leurs immenses

domaines, et sur les *samouraïs*, caste guerrière de 400000 combattants. Cette organisation féodale durait depuis 1603 : l'introduction des étrangers vint y mettre fin. Les maîtres du Japon se divisèrent en effet sur cette question et se battirent entre eux pendant dix ans. Mais, en 1868, un nouveau mikado, *Mutsu Hito*, arriva au pouvoir : il continua la lutte contre les adversaires de toute innovation et les refoula au nord, dans l'île de Yéso. Maître du pays, il choisit comme résidence Tokio.

L' « ère du progrès ». — Les Japonais font commencer à cette date une ère nouvelle, qu'ils appellent *meidji* (le progrès). C'est en effet depuis lors que leur pays s'est transformé.

Mutsu-Hito confirma les traités commerciaux conclus avec les étrangers et ouvrit de nouveaux ports, par exemple ceux de Kobé et de Tokio. Ce fut la première des réformes. Celles-ci ont ensuite porté sur toutes sortes de points et ont été effectuées très rapidement. Le mikado renonça à son isolement et se montra en public, vêtu du costume européen. Le régime féodal fut aboli ; le pays, divisé en provinces. En 1889 même, une constitution a été promulguée et le gouvernement parlementaire a commencé à fonctionner. En réalité, le mikado est toujours le maître absolu.

De nombreux étrangers ont été appelés pour servir en quelque sorte d'instructeurs aux Japonais. C'est avec le concours de Français ou d'Allemands que plusieurs codes ont été composés et mis en vigueur, que les voies de communication (chemins de fer, postes, télégraphes) ont été multipliées, qu'une armée et une marine, très fortes et basées sur le service personnel obligatoire, ont été constituées. Mais les Japonais, qui ont de merveilleux dons d'assimilation, se sont peu à peu délivrés de la tutelle étrangère et ils continuent eux-mêmes les réformes, c'est-à-dire l'introduction de plus en plus active chez eux de la civilisation européenne.

L'expansion politique. — Il n'est donc pas étonnant qu'après vingt-cinq ans de recueillement, le Japon se soit cru assez fort pour tâcher d'exercer une action politique, notamment dans la partie orientale du continent asiatique. Il y a été poussé, non pas seulement par vanité et gloriole, mais, bien plus, par le désir d'*éliminer les étrangers* et par

la nécessité de déverser au dehors le *trop-plein de sa population*. Il a profité de toutes les occasions, et, confiant dans ses forces militaires, il n'a pas reculé devant la guerre pour réaliser ses desseins intéressés.

Son premier conflit avec la Chine a montré ce dont il était capable : il a acquis alors les Pescadores et Formose et fait proclamer l'indépendance de la Corée. Bien que les Européens lui eussent enlevé la plupart des bénéfices de ses victoires, il s'est associé à eux pour combattre la Chine en 1900 et leur a prouvé que ses soldats pouvaient marcher de pair avec les leurs. Enfin, il s'est attaqué à la Russie qui s'était installée en Mandjourie et tentait de dominer en Corée. Ayant conclu en *1902* un traité de garantie avec l'Angleterre et, encouragé par cet appui tout au moins moral d'un état européen, il a commencé les hostilités contre la Russie au mois de *février 1904*. Cette guerre russo-japonaise a consacré la supériorité de l'empire du Soleil-Levant sur terre et sur mer : le traité de *Portsmouth* (New-Hampshire) du 30 août 1905 a donné au Japon le suzeraineté sur la Corée, le chemin de fer transmandjourien jusqu'à Kouangtchen-Sé, au sud de Kharbine, la partie méridionale de l'île de Sakhaline. Ayant refoulé la Russie, le Japon est devenu l'état prépondérant en Extrême Orient, au point de vue *politique*.

L'expansion économique. — Il tend à le devenir au point de vue *économique* en transportant dans cet Orient ses produits agricoles et industriels.

Trop petit pour pouvoir nourrir ses cinquante-neuf millions d'habitants, il favorise et encourage l'émigration à la fois vers l'ouest et vers l'est. Vers l'ouest, les Japonais ont annexé l'empire du Matin Calme (Corée) et se sont infiltrés dans la Mandchourie, qu'ils ont traitée en pays conquis. Ils ont entamé la Chine où ils forment un contingent qui est peu nombreux encore (dix mille environ), qui est cependant la plus considérable des colonies étrangères. Vers l'est, ils songeaient aux îles Hawaï où vivent soixante-mille d'entre eux : ils ont été déçus quand ces îles ont été occupées par les États-Unis. Chez ces derniers, l'émigration japonaise a pris de telles proportions qu'à San Francisco habitaient, il y a quelque temps encore plus de vingt mille sujets du mikado : mais cet afflux a causé à la fois des désordres violents, et des difficultés

provisoirement résolues par la diplomatie entre les deux pays.

En somme, le Japon attend tout de *sa force* : fier de ses premiers succès si rapides, il semble vouloir acquérir la suprématie totale et incontestée dans l'océan Pacifique occidental, c'est-à-dire dans tout l'Extrême-Orient.

CHAPITRE XXIV

LES CONDITIONS NOUVELLES DU COMMERCE AU DÉBUT DU XXe SIÈCLE [1]

Au début du XXe siècle les conditions du commerce ne sont plus les mêmes qu'au début du XIXe : les applications de la *vapeur* et de *l'électricité* ont apporté chez lui des transformations capitales. Elles ont permis de développer les voies de communication, de mettre en relations faciles les points les plus éloignés du globe, de *spécialiser* et de *localiser* la production agricole et industrielle : les nations, isolées autrefois, sont aujourd'hui *solidaires* les unes des autres. L'agriculture, l'industrie, le commerce étaient auparavant locaux ou régionaux; ils sont devenus mondiaux grâce aux voies ferrées, à la navigation maritime, aux postes et télégraphes et aux câbles sous-marins.

A. — LES VOIES FERRÉES

Les chemins de fer comprennent des réseaux *nationaux* que souvent de grandes lignes *internationales* réunissent entre eux. Il en existe actuellement sur chacun des continents : mais ils ont une importance et une étendue très inégales.

L'Europe. — L'Europe, qui a construit les premiers, en possède 335 000 kilomètres environ. Son réseau est à peu près complet, puisque les parties septentrionales et la Grèce sont aujourd'hui reliées avec les autres régions.

Chacun de ces réseaux présente des caractères spéciaux et semble reproduire les tendances politiques et économiques des pays. En Angleterre ne peut que dominer la libre concurrence. Dans la France centralisée presque tout dépend de Paris, tandis que, dans l'Allemagne, longtemps divisée, le nord a un centre, Berlin, et le sud en a plusieurs. Le dualisme austro-hongrois est représenté par les voies ferrées : à Vienne se rejoignent celles de l'Autriche, à Buda-Pesth celles de la Hongrie. Les lignes de la Russie sont avant tout politiques et militaires et s'éloignent de Moscou pour aboutir aux frontières.

Les grandes voies internationales suivent deux directions principales. Les premières, allant du *sud-ouest* au *nord-est*, relient la plupart des capitales; la plus importante est celle de Lisbonne-Madrid-Paris-Berlin-Pétersbourg, doublée en partie par celle de Venise-Vienne-Varsovie-Moscou. Les secondes, allant du *nord-ouest* au *sud-est*, unissent l'Europe occidentale avec l'Orient : leur point de départ est en réalité Londres; les unes aboutissent à Milan (Cenis, Saint-Gothard, Simplon) et de là à Gênes ou Brindisi; les autres (Arlberg, Orient-Express) se réunissent à Vienne, d'où l'on parvient ensuite, soit à Constantinople, soit à Salonique.

Les chemins de fer européens sont ceux qui ont été construits avec le plus de soin : aussi est-ce en Europe que l'on obtient les vitesses les plus considérables (Paris-Calais, 100 kilomètres à l'heure). Paris est à moins de 7 heures de Londres, à 30 de Madrid, à 48 de Pétersbourg.

De nombreux travaux d'art ont été nécessaires, surtout dans le centre et le sud, pour vaincre les obstacles naturels. Entre les vallées montagneuses on a jeté des *viaducs* gigantesques, comme celui de Garabit sur la Truyère (122 mètres de hauteur, 565 de longueur). Sous les massifs ou les chaînes, on a creusé des tunnels de plus en plus longs. Si, pour les Pyrénées, on en est encore à la période d'élaboration, les *percées alpines* ont déjà une importance internationale : elles sont au nombre de cinq.

	Dates.	Altitudes.	Longueur.
	—	—	—
Brenner...	1907	945 mètres.	(pas de tunnel au sommet du col).
Cenis	1858-1871	1 295 —	13 kilomètres environ.
Gothard...	1872-1882	1 155 —	15 — —
Arlberg...	1880-1881	1 310 —	10 — —
Simplon...	1895-1905	706 —	19 — —

D'autre part, on a commencé à creuser des tunnels *sous-marins* : celui de la Severn, en Angleterre, a plus de 7 kilomètres : celui du Pas-de-Calais est toujours à l'état de projet.

L'Asie. — L'Asie a aujourd'hui 100 000 kilomètres de voies ferrées. Les unes ont été construites pour faciliter la mise en valeur de pays très riches; les autres, pour mettre l'Europe en communication avec le continent asiatique.

Parmi les premières, les plus nombreuses sont celles de l'Inde qui, à elle seule, entre dans le total du réseau asiatique pour 50 000 kilomètres : dans un intérêt stratégique, elles ont été poussées jusqu'en Afghanistan et Béloutchistan vers l'ouest, jusqu'en Birmanie vers l'est. L'Indo-Chine française n'a que des tronçons qu'elle s'applique actuellement à relier les uns aux autres et dont le plus important est celui menant du Tonkin dans le Yunnam chinois. Le réseau japonais est seulement un réseau national. La Chine, enfin, commence à être sillonnée de voies ferrées dont la construction a été concédée à des Européens : les Français et les Belges ont déjà achevé la première partie du *grand central chinois*, de Péking à Hankéou sur le Yangtsé-kiang, qui doit être prolongé jusqu'à Canton et qui se relie à Péking avec la ligne de l'Est chinois et par suite avec le Transmandjourien.

Entre les voies asiatico-européennes, la première place appartient au *Transsibérien*. Commencé en 1891, il a été terminé en 1904 pendant la guerre russo-japonaise : il se raccorde aux lignes russes à Tchéliabinsk et finit à Vladivostock après avoir traversé la Mandjourie du nord : là, à Kharbine, se détache le *Transmandjourien*, qui aboutit à Port-Arthur. Bien que la vitesse des trains soit très faible, le Transsibérien est la voie la plus courte pour aller en Extrême-Orient (21 jours de Paris à Port-Arthur) et on prévoit que, si la ligne est refaite et doublée, on ne mettra

plus que sept jours de Londre à Péking. Trois autres chemins de fer russes, celui d'Orenbourg à Tachkent, le Transcaspien et le Transcaucasien, sont destinés uniquement à faciliter le développement économique des possessions russes : leur point terminus est Andidjan, au fond de la vallée du Ferghana au Turkestan. Dans l'Asie Mineure turque se poursuit la construction du *petit transasiatique ou chemin de fer de Bagdad* : il est exploité de Haïdar-Pacha (en face de Constantinople) à Konieh : il doit atteindre les rives de l'Euphrate et du Tigre et, par Mossoul et Bagdad, arriver au golfe Persique : par cette voie, le trajet de Londres à Bombay sera raccourci de quatre jours.

L'Océanie. — En Océanie, le réseau des voies ferrées est avancé seulement en Australie (32 000 kilomètres). Mais, dans ce pays, ce ne sont guère, à l'ouest et à l'est, que des voies de *pénétration* vers l'intérieur, vers les régions minières productives. Les Australiens ont rêvé, eux aussi, d'avoir un transcontinental : ils en ont commencé la construction par les deux extrémités, au nord et au sud ; mais ils l'ont arrêtée. La Nouvelle-Zélande a de même établi des chemins de fer : le réseau se développe normalement. Les Indes Néerlandaises, en particulier Java, disposent de nombreuses voies ferrées (25 000 kilomètres).

L'Amérique. — L'Amérique a beaucoup plus de chemins de fer que l'Europe : mais, ici, il faut distinguer entre les deux parties du continent.

L'Amérique du Sud est encore assez pauvre. Au Brésil (20 000 kilomètres), dans la République Argentine (25 000), au Chili, au Pérou, dans la Bolivie, on s'est préoccupé avant tout du point de vue *économique* : les chemins de fer transportent les produits de l'intérieur jusqu'à la côte. Seul le *Transandin* traverse le continent de l'ouest à l'est et relie Valparaiso au Chili avec Buenos-Ayres dans la République Argentine : le trajet est de 48 heures. Les deux océans, Atlantique et Pacifique, sont encore unis par les petites lignes de Colon à Panama (1855), de Costa-Rica et de Tehuantepec au Mexique.

L'Amérique du Nord (Canada, États-Unis) est au contraire mieux partagée. Le Canada compte 35 000 kilomètres de voies ferrées : les États-Unis, 400 000 (plus que l'Europe). De l'Est à l'Ouest, les voies *transcontinentales* sont nom-

breuses. Au Canada, le Canadian Pacific Railway se développe sur 4 675 kilomètres : il va de Québec et Montréal à Vancouver et envoie vers le sud les embranchements du grand Tronk jusqu'aux grands lacs et l'Intercolonial jusqu'à Halifax ; il est question d'en construire un second, situé plus au nord. Les États-Unis ont cinq transcontinentaux :

1° Le Great Northern Pacific, de Duluth sur le lac Supérieur à Olympia ;
2° Le Northern Pacific (5 839 km.), de New-York à Chicago et Astoria ;
3° Le Central Pacific (5 112 km.), de New-York à San Francisco par Omaha ;
4° Le Santa-Fé Pacific (7 100 km.), de New-York à San Francisco par Saint-Louis et Santa-Fé.
5° Le Southern Pacific (4 015 km.), de la Nouvelle-Orléans à San Francisco.

Ces transcontinentaux, unissant les ports de l'est et de l'ouest, ont joué d'abord le principal rôle. Mais, à mesure que les états du nord et du sud acquéraient de la vitalité, de nouvelles lignes ont été créées et celles de Boston à la Nouvelle-Orléans par la côte atlantique, de Winnipeg (Canada) à la Nouvelle-Orléans par la vallée du Missisipi, etc., sont devenues très actives.

On ne peut pas comparer la vitesse des trains américains à celle des trains européens : elle est généralement de 37 kilomètres à l'heure et on met quatre jours de New-York à San-Francisco. Cela s'explique par ce fait que la solidité des lignes est parfois douteuse et que les rampes pour franchir les Montagnes Rocheuses sont très raides.

L'Afrique. — En Afrique, on s'est pendant longtemps heurté à de sérieux obstacles : le climat est insalubre en beaucoup de régions, les formes sont massives et les côtes sont longées par un rebord montagneux plus ou moins abrupt. Cependant ces obstacles commencent à être vaincus puisqu'il y a sur le continent africain plus de 32 000 kilomètres de voies ferrées. Celles-ci sont ou des *voies de pénétration* ou des *amorces de transcontinentaux*.

Ce sont les premières que la plupart des peuples européens se sont attachés à construire pour faciliter le développement de leurs colonies respectives. Celle d'Oran à Tunis envoie vers le sud les embranchements d'Oran à Béchar, de Constantine à Biskra, de Tunis à Sousse. De la voie égyptienne d'Alexandrie à Khartoum se détache depuis 1907

la ligne qui aboutit à Port-Soudan sur la mer Rouge. L'Afrique orientale anglaise est traversée par le chemin de fer de Mombaz à Port-Florence sur le lac Victoria ; l'Afrique australe anglaise (16 000 kilomètres), par celui qui part du Cap, franchit le Zambèze et atteindra bientôt le lac Nyassa. Les tronçons construits par l'État indépendant du Congo suppléent à l'insuffisance partielle de la navigation du grand fleuve. Enfin presque toutes les colonies européennes situées dans l'Afrique occidentale ont leur petit chemin de fer.

Il manque encore à ce continent un transcontinental complet. En France, il a été souvent question du transsaharien : mais on se demande si le rendement serait suffisant et on ne sait ni où le faire commencer ni où le faire aboutir. Les Anglais, avec Cecil Rhodes surtout, ont formé le projet de construire le transafricain du Cap au Caire : grâce à l'acquisition de l'Afrique orientale allemande (1919), qui leur a longtemps barré la route, ils peuvent en effectuer la réalisation.

B. — LA NAVIGATION MARITIME.

La navigation maritime est devenue très intense depuis la seconde moitié du XIXe siècle : par elle sont unis des pays de très grande activité. Les lignes de navigation suivent deux directions générales : les unes, dans les régions tempérées, sont *parallèles à l'équateur* : les autres, *du nord au sud*, relient les régions des tropiques à celles de la zone tempérée et permettent le transport des matières premières dans les pays qui les travaillent et ensuite les exportent. Ce transport se fait par des bateaux à voile et à vapeur : avant le percement de l'isthme de Suez, les voiliers étaient les plus nombreux et atteignaient 96 p. 100 du tonnage total; depuis, ils n'ont fait que décroître et ne représentent aujourd'hui que 33 p. 100.

On peut distinguer trois régions de grande circulation : Méditerranée et océan Indien, océan Atlantique, océan Pacifique.

Méditerranée et océan Indien. — La Méditerranée, le seul centre maritime pendant l'antiquité et le moyen âge, délaissée après les découvertes de Christophe Colomb et de Vasco de Gama, a repris une activité énorme depuis

l'ouverture du *canal de Suez*, qui l'a mise en relations directes avec l'Afrique Orientale et l'Extrême-Orient.

Pour exécuter cette œuvre, Ferdinand de Lesseps a mis dix ans et le canal a été solennellement inauguré par l'impératrice Eugénie le *17 novembre 1869*. La traversée dure de 15 à 24 heures. La longueur est de 160 kilomètres; la largeur, au fond, de 22 mètres et, au niveau, entre 60 et 100; la profondeur, de 8 à 9 mètres. Mais les dimensions primitives sont apparues insuffisantes et il est question aujourd'hui d'agrandir le canal. L'activité y est considérable; il passe là plus de 4 000 navires jaugeant de 18 à 20 millions de tonneaux et battant surtout pavillon anglais.

Grâce à lui, la Méditerranée n'est plus seulement une région de cabotage comme autrefois : elle est sillonnée par une foule de grandes lignes de navigation dont le point de départ est généralement *Marseille*. De ce port, les bateaux rayonnent dans toute la Méditerranée : à l'ouest, ils vont principalement en Algérie (vingt-trois heures) et en Tunisie (trente-cinq); à l'est, ils entretiennent des relations régulières avec les Échelles du Levant, Constantinople (neuf jours), Odessa (onze) et Batoum (treize). De là, partent enfin ceux qui font le service de l'Orient.

De Marseille à Port-Saïd, on met cinq à six jours : par la mer Rouge, dont la traversée est très pénible et dure six jours, on débouche dans l'océan Indien. De là, deux directions :

1° *Vers le sud*, le long de l'Afrique orientale jusqu'à la baie de Lourenço-Marquez. Les Messageries Maritimes mènent de Marseille à Zanzibar en dix-huit jours, à Diego-Suarez (Madagascar) en vingt-trois, à la Réunion en vingt-sept et à l'île Maurice en vingt-neuf. La Deutsche Ost Afrika Linie mène de Hambourg à Dar-es-Salaam en trente-huit jours.

2° *Vers l'Inde et l'Extrême Orient*. C'est la route la plus fréquentée après celle de l'océan Atlantique-nord. Elle est, pour la majeure partie, aux mains des Anglais. Les bateaux de la Peninsular and Oriental C° et ceux de l'Orient Pacific Line mettent trente-quatre jours pour aller de Marseille à Changhaï; ceux des Messageries Maritimes, trente-deux; ceux des compagnies allemandes, quarante-cinq depuis Hambourg ou Brême. Celles-ci font en outre le service de Yokohama au Japon. Tous ces services

constituent les services les plus rapides : mais il est des compagnies qui font des escales nombreuses et qui, par suite, mettent beaucoup plus de temps : parmi elles, il faut signaler la Nippon Yusen Kaisha qui, récemment, a inauguré un service entre Yokohama, Marseille et Anvers (cinquante-neuf jours). D'autre part, presque toutes les lignes d'Australie et de Nouvelle-Zélande empruntent aujourd'hui la voie du canal de Suez : la durée du voyage varie suivant le port d'attache des compagnies : exemple, de Melbourne à Marseille trente-sept jours, à Londres quarante-cinq, à Brême ou à Hambourg cinquante-quatre à cinquante-cinq.

Océan Atlantique. — Depuis la fin du XVe siècle, l'importance des voies de l'océan Atlantique n'a fait que s'accroître. Ces voies sont de plusieurs sortes.

Les unes unissent l'Angleterre avec le continent européen. Les principaux services sont de Londres ou de Harwich à Rotterdam (dix-huit heures) et à Hambourg (quarante-cinq), — de Douvres à Calais (une heure environ), de Folkestone à Boulogne (deux heures), de Newhaven à Dieppe (cinq), de Southampton au Havre (huit) et à Cherbourg (six).

Les autres unissent l'Europe à l'Amérique du Nord. En 1775, Franklin mit quarante-deux jours pour faire la traversée : actuellement celle-ci est de cinq jours environ et la concurrence que se font les diverses compagnies aura peut-être pour résultat d'en diminuer encore la durée. Les compagnies anglaises ont pour ports d'attache *Liverpool* et *Southampton* : les Allemandes, *Cuxhaven* et *Bremerhafen* et elles font escale à Cherbourg : les françaises, *le Havre* et, en seconde ligne, Saint-Nazaire et Bordeaux. Les points d'arrivée sont *Québec* et *Halifax* au Canada, *Boston* et surtout *New-York* aux États-Unis.

Les relations avec l'Amérique centrale et les Antilles sont moins actives : l'Angleterre, l'Allemagne et la France ont cependant établi des services réguliers avec ces régions; on va de Saint-Nazaire à la Martinique en douze jours, à la Vera Cruz en dix-neuf ou à Colon en vingt. Il y a aussi des lignes directes pour le Brésil : les paquebots font généralement escale soit à Lisbonne, soit à Dakar. Du Brésil, on dessert les principaux ports de l'Amérique du Sud. Actuellement, ce sont les bateaux de Gênes qui

détiennent le record de la vitesse : de ce port, il faut seize jours pour aller à Buenos-Ayres, tandis qu'il en faut vingt et un depuis Marseille. Enfin, les navires de la compagnie allemande Kosmos s'arrêtent dans les ports sud-américains, traversent le détroit de Magellan, desservent la côte occidentale de l'Amérique et s'arrêtent à San Francisco après une navigation de cent cinq jours.

Le trafic avec l'Afrique occidentale est beaucoup moins intense : cette ancienne route des Indes a toutefois repris de l'activité depuis que les puissances européennes ont procédé au partage du continent africain. Entre Southampton et le Cap de Bonne-Espérance il faut seize jours de traversée. La compagnie belge des transports maritimes en emploie dix-neuf d'Anvers à Matadi sur le Congo. La compagnie Fraissinet de Marseille et les Messageries Maritimes de Bordeaux en mettent onze jusqu'à Dakar, vingt-sept et trente jusqu'à Loango au Congo français.

Océan Pacifique. — La circulation sur l'océan Pacifique est bien moins considérable, sans être cependant négligeable. Dans les mers de l'Asie orientale existent beaucoup de lignes locales pour desservir Singapour, Saïgon, Hong-kong, Changhaï, Yokohama, Batavia, Manille. On a établi des services entre l'Asie et l'Amérique : de Yokohama les navires vont à Vancouver (Canada) en quatorze jours, à San Francisco en vingt-six jours en s'arrêtant au port de Honolulu (îles Hawaï). Dans celui-ci font aussi escale les bateaux allant d'Amérique en Australasie, à Sydney ou à Auckland. Par cette voie maritime du Pacifique-est, par les transcontinentaux américains et par la voie maritime de l'Atlantique, Sydney est à *trente-cinq* jours de Londres (par celle du canal de Suez, *quarante-trois* jours).

L'Océan Pacifique gagnera beaucoup grâce au percement de l'*isthme de Panama*. Conçue par Ferdinand de Lesseps, cette œuvre n'a pu être menée à bien par la compagnie française qui, en 1888, s'effondra. Reconstituée peu après, cette compagnie, en 1902, offrit aux États-Unis d'acheter ses droits pour 200 millions de francs. La Colombie ayant refusé de ratifier le traité, les habitants de l'isthme de Panama se révoltèrent et fondèrent une république indépendante qui conclut avec les États-Unis une convention avantageuse (18 novembre 1903). La république a reçu d'eux 50 millions et touche une redevance annuelle de

1 250 000 francs. En échange, les États-Unis possèdent à perpétuité une bande de terrain d'une largeur de dix milles sur le parcours du canal qu'ils ont terminé, quatre îles dans la rade de Panama et peuvent y installer des ports et des dépôts de charbon. Le canal est neutre, ouvert au commerce de toutes les nations : mais les États-Unis ont le droit d'y entretenir des troupes pour faire la police et d'y élever des fortifications. Le canal a 69 kilomètres de long et huit écluses : il a été achevé en 1913.

La distance maritime entre les pays de l'Atlantique et ceux du Pacifique est ainsi raccourcie : la côte occidentale de l'Amérique, l'Océanie et l'Extrême-Orient sont rapprochés de l'Europe. Mais les terres fertiles ne sont pas très nombreuses dans l'Océan Pacifique : aussi le canal de Panama ne semble-t-il pas devoir, au point de vue économique, remplacer le canal de Suez.

C. — LES POSTES, LES TÉLÉGRAPHES ET LES CABLES

Les postes, les télégraphes et les câbles complètent l'action commerciale des chemins de fer et des bateaux.

Postes et Télégraphes. — L'Union postale universelle créée en 1874 et le congrès de Paris tenu en 1878 ont fixé à vingt-cinq centimes la taxe internationale des lettres et à dix centimes celle des cartes postales. Cette résolution a augmenté, dans des proportions énormes, les correspondances entre tous les peuples : chaque semaine, la malle des Indes débarque à Brindisi 25 000 kilos de lettres ou cartes postales.

De même les *télégraphes* se sont rapidement multipliés dans les pays civilisés : la France, par exemple, a 150 000 kilomètres de fils. Il existe des télégraphes *transcontinentaux* : celui de New-York à San Francisco (1862), le transsibérien (1871), le transaustralien (1872) : on poursuit la pose du télégraphe transsaharien.

Câbles. — Les *câbles sous-marins* ont pris enfin un très grand développement depuis l'immersion du premier entre Calais et Douvres en 1851. On pourrait même dire qu'ils sont aujourd'hui le monopole de l'Angleterre, ou plutôt celui d'une seule compagnie anglaise, *Eastern Telegra-*

phy C° : par là, l'Angleterre s'est assurée la supériorité commerciale et, le cas échéant, la supériorité stratégique et diplomatique.

La plupart des câbles *anglais* partent de l'extrémité de la presqu'île de Cornouailles, touchent à Lisbonne, desservent toute la Méditerranée et, par le canal de Suez, aboutissent à Aden et à Bombay. L'Inde est ensuite reliée aux ports principaux de l'Indo-Chine, de la Chine, de l'Insulinde, de l'Australie septentrionale. A l'ouest, l'Afrique et les îles voisines ont des câbles qui se terminent au Cap : à l'est, de même, et de l'île Maurice en outre part un câble qui va à travers l'océan Indien jusqu'à Perth en Australie. Dans l'Amérique du Sud, les ports de l'est depuis Para jusqu'à Buenos-Ayres et ceux de l'ouest, de Valpavaiso à Lima, dépendent des câbles anglais. De l'île Valentia, située au sud-ouest de l'Irlande, partent trois lignes qui vont atterrir dans la Nouvelle-Écosse au Canada. Enfin, depuis 1902, un transpacifique relie Vancouver et les îles Fidji d'où il bifurque vers la Nouvelle Zélande et l'Australie. Le globe est donc entouré d'une *ceinture* de câbles exclusivement *britanniques*.

Les autres puissances sont moins bien outillées que l'Angleterre : quelques-unes ont cependant essayé de se soustraire à la sujétion britannique. En 1903 les *États-Unis* ont inauguré le câble qui unit San Francisco avec les îles Hawaï, Mariannes (Guam) et Philippines. L'*Allemagne* a immergé des câbles reliant Emden à l'Angleterre, à Vigo et aux Açores d'où part un transatlantique qui se termine à New-York. La *France* s'est proposée d'avoir des communications faciles et indépendantes avec ses colonies : il y a cinq câbles pour l'Algérie-Tunisie, deux pour la Corse; depuis le mois d'avril 1905, Brest communique avec Dakar au Sénégal; Saïgon est relié à Tourane et Haïphong dans l'Indo-Chine, etc. Mais il reste beaucoup à faire : les câbles de Djibouti, de Majunga, de la Nouvelle-Calédonie rejoignent les câbles anglais d'Aden, du Mozambique et de l'Australie : de plus, de nombreuses colonies sont isolées encore. Dans l'océan Atlantique, l'œuvre est plus avancée : il y a une ligne de câbles français de Dakar à Brest, Halifax, New-York, la Martinique et Para au Brésil : pour que le circuit soit complet, il suffit d'immerger un câble de Dakar au Brésil.

En somme, ce développement énorme des voies de communication de toutes sortes prouve combien vive est devenue, depuis un demi-siècle, la lutte entre les nations. Les questions économiques priment souvent aujourd'hui les questions politiques, autrefois seules importantes. Elles ont été la cause de la formation des divers impérialismes qui prétendent régir le monde et elles ont introduit, dans les relations entre puissances, non pas les principes de conciliation et d'arbitrage, mais bien plutôt ceux de la force brutale et de l'âpreté irréductible.

CHAPITRE XXV

LA GUERRE DE 1914-1919 ET SES CONSÉQUENCES.

La guerre, qui a éclaté au mois de juillet 1914 et s'est terminée par la défaite de la Quadruple Alliance (Allemagne, Autriche-Hongrie, Bulgarie, Turquie) dans les derniers mois de 1918, a complètement bouleversé les, conditions économiques sur le globe tout entier. Non seulement elle a mis directement aux prises de nombreuses nations, mais encore elle a atteint indirectement d'autres pays malgré la prudente neutralité dans laquelle ils se sont rigoureusement tenus et qu'ils ont cru devoir leur servir de sauvegarde. Par suite, les conséquences de cette conflagration, unique dans l'histoire et qui a affecté le monde, ont été et seront fort variées et, à n'en pas douter, très graves.

On ne peut encore aujourd'hui les énumérer entièrement et en détail puisque, au moment où nous écrivons ces lignes, seuls ont été conclus les traités de Versailles (28 juin 1919) avec l'Allemagne et de Saint-Germain-en Laye (10 septembre 1919) avec l'Autriche[1]. Toutefois, si l'on tient compte de ces documents essentiels, faits d'après les mêmes idées générales, et, en même temps, de certains évènements militaires, il est, croyons-nous, possible de signaler brièvement quelques-uns des effets principaux qui résultent de ce conflit et qui apparaissent dès maintenant avec une netteté suffisante.

Et tout d'abord la guerre a rendu difficiles, a parfois même interrompu les relations économiques entre les divers pays du monde. Les restrictions apportées à la liberté des échanges, le blocus maritime des empires

1. Le traité signé au mois de novembre 1919 avec la Bulgarie est établi sur le même plan et confirme nos conclusions.

centraux par les alliés d'une part, la lutte sous-marine inaugurée brutalement par l'Allemagne d'autre part, ont amené une perturbation profonde dans les rapports entre nations.

De plus, le souci de tous les belligérants de mobiliser le plus grand nombre d'hommes possible et de concentrer leurs efforts sur la fabrication du matériel de guerre presque exclusivement, la diminution graduelle pendant plusieurs années du tonnage (environ quinze millions de tonnes) des marines marchandes les plus importantes (Angleterre, France, Italie, États-Unis, Norvège, Hollande), la dévastation systématique et la ruine organisée des régions où se livraient de durs combats, en France, en Belgique, en Serbie, en Roumanie, tout cela a provoqué de fâcheux résultats. La main-d'œuvre est devenue trop rare; la production des matières premières et des produits alimentaires a faibli dans de notables proportions; le progrès antérieur de nombreuses industries a été enrayé : l'équilibre du commerce surtout a été rompu, la plupart des états ayant été obligés de recourir à une importation excessive sans pouvoir compenser la perte qu'ils éprouvaient par une exportation correspondante.

De là, un malaise général caractérisé par l'établissement du système des taxations, des réquisitions et des cartes d'alimentation, par une hausse constante des prix et par une gêne indéniable. Sans doute quelques-unes des puissances « alliées et associées » ont, dans les derniers temps, réussi à annihiler les effets de la guerre sous-marine en remplaçant le tonnage perdu par un tonnage équivalent et même supérieur. Sans doute aussi elles ont, dès qu'elles l'ont pu, enlevé aux armées des hommes pour les rendre à la terre ou à l'usine, procéder ainsi à une reconstitution progressive et indispensable de la main-d'œuvre, etc. Mais, malgré ces mesures tardives, la situation économique est restée et reste encore anormale, et pour certains pays fort critique.

Après la fin des hostilités (armistice du 11 novembre 1918) et des délibérations prolongées, les traités, signés jusqu'à ce jour et établis sur un même plan, ont eu pour but non seulement de réduire la puissance territoriale, militaire et navale des vaincus, mais encore de résoudre les questions financières et économiques urgentes. Quoique des

critiques, nombreuses, vives, quelquefois justifiées, leur aient été adressées, on ne doit pas méconnaître néanmoins que ces actes fondent, malgré tout, un nouvel ordre de choses dans le monde.

Nous n'avons pas ici à insister sur les idées de paix, de justice et d'honneur, en vertu desquelles a été créée la Société des Nations. Celle-ci est originairement formée d'une trentaine d'États, ayant participé plus ou moins effectivement à la guerre et dispersés sur tous les points du globe : une dizaine d'autres, ceux qui ont conservé la neutralité pendant le conflit, sont conviés à adhérer à ce pacte [1] : plus tard enfin, selon les circonstances et suivant certaines conditions, les vaincus [2] pourront, eux aussi, être admis dans la famille commune. Cette création est, à n'en pas douter, une innovation considérable en elle-même. Mais, la Société des Nations n'ayant pas encore commencé réellement son existence, il est malaisé et il serait en tout cas, imprudent de prévoir et surtout de préjuger son avenir.

Au point de vue territorial, les traités signés consacrent la rupture de l'équilibre européen que le congrès de Vienne avait prétendu établir en 1815. Par suite, ils procèdent à une nouvelle répartition de peuples non seulement en Europe, mais sur tout le continent, au détriment des empires centraux dont la puissance est par là même abattue. Et cette répartition, ils ne la fondent pas comme autrefois sur la force brutale. Ils la dressent d'après deux principes nouveaux : pour les peuples civilisés, ils invoquent le droit qu'ils ont de disposer d'eux-mêmes (Pologne, plébiscites) ; pour les peuples moins avancés, ils chargent la Société des Nations de désigner l'une d'entre elles qui aura à jouer auprès d'eux le rôle de protecteur, de guide (France et Syrie, p. ex.).

Le traité du 28 juin 1919 résout la question territoriale allemande. A l'ouest, il rétablit les frontières telles qu'elles étaient au mois de juillet 1870, ou, en d'autres termes, il restitue l'Alsace-Lorraine à la France. Il convient cependant de noter deux aggravations : 1° la Belgique reçoit

1. Voir la liste de ces états dans le *Traité de Versailles*, Paris, Berger-Levrault, 1919, in-12, p. 22.

2. Il faut ajouter aux vaincus la Russie, dont on ne parle pas.

quelques territoires (Moresnet, Malmédy) où la population use de la langue française et qui doivent lui servir de couverture sur sa frontière orientale; 2° pour réparer les dommages injustifiés et énormes causés aux mines françaises du nord, l'Allemagne remet à la France le bassin minier de la Sarre (partie de la frontière de 1814) pour une période de quinze ans, à l'expiration de laquelle un plébiscite décidera du sort des habitants. Du côté du sud, vers la Suisse et l'ancien empire austro-hongrois, aucune modification n'est apportée. Vers l'est au contraire, le traité met fin à une grande iniquité, commise au XVIII[e] siècle : il reconstitue la Pologne. Dans ce but il arrache à l'Allemagne la Posnanie, une partie des provinces de Silésie, de Prusse occidentale et de Prusse orientale, et il fait de Dantzig une ville libre avec un régime spécial. Enfin, au nord, un plébiscite, assez compliqué du reste, doit être organisé pour permettre aux habitants du Slesvig d'indiquer nettement s'ils veulent le maintien du traité de 1864 qui les a forcés à devenir prussiens ou si, au contraire, ils préfèrent être, comme auparavant, réunis au Danemark. Toutes ces clauses restreignent fortement le territoire de l'Allemagne, ou plutôt celui de l'état qui y avait acquis la première place, l'état prussien.

Par la même convention, l'Allemagne est exclue du rang des pays coloniaux et renonce à toutes ses possessions situées hors d'Europe. Celles-ci sont placées, par la Société des Nations, sous le mandat de diverses puissances. Dans l'Océan Pacifique, au nord de l'équateur, elles sont attribuées au Japon ; au sud de l'équateur, en partie à l'Australie, en partie à la Nouvelle-Zélande. En Afrique, l'Union Sud-Africaine est chargée du Sud-Ouest africain allemand; l'Angleterre, de l'Afrique orientale allemande; la France et l'Angleterre, du Togo et du Cameroun[1]. L'Allemagne enfin a dû formellement reconnaître le protectorat français au Maroc et le protectorat anglais en Égypte. Il ne subsiste plus rien de cet empire colonial pour lequel elle avait tant dépensé, dont elle était si fière et qu'elle avait tâché d'accroître par toutes sortes de moyens.

Le traité du 10 septembre 1919 a, de son côté, effectué

1. Le différend survenu entre la Chine et le Japon à propos de Kiao-Tcheou et du Chantoung n'est pas encore réglé. Par contre, la France et l'Angleterre ont conclu un accord relatif au Togo et au Cameroun.

la dislocation de l'empire austro-hongrois. L'Italie a reçu au sud et au sud-ouest une part importante des dépouilles et acquis la plupart des terres que son irrédentisme réclamait depuis longtemps (Tyrol méridional, Carso, Istrie avec Trieste, etc.) : la Pologne, d'autre part, a recouvré la Galicie qu'elle possédait autrefois. Dans le reste de l'ancien empire, au lieu d'un état unique, il s'en trouve aujourd'hui plusieurs : la République tchéco-slovaque au nord, la Yougo-Slavie unie à la Serbie au sud, la Hongrie dont les frontières ne sont pas complètement fixées à l'est, et l'Autriche très réduite à l'ouest et ne comprenant plus que six millions d'habitants environ. Toute cette partie du centre de l'Europe est donc redevenue une mosaïque de peuples. Mais aujourd'hui ce sont des peuples groupés à peu près logiquement, libres de leurs destinées, conscients de la tâche qu'ils ont à remplir et de l'organisation qu'ils doivent rapidement se donner, et non plus des peuples courbés sous le joug d'un dualisme trop longtemps tyrannique et intransigeant.

Si les problèmes concernant l'Europe occidentale et centrale et les colonies sont ou paraissent résolus, le règlement relatif à l'Europe orientale est au contraire à peine ébauché. La décomposition de la Russie est telle qu'il est actuellement impossible de songer à une organisation quelconque de ce vaste pays : elle ne pourra prendre fin qu'avec la chute du régime soviétique, du bolchevisme, très souvent annoncée, pas encore réalisée. Pour des raisons différentes, la question des frontières de la Roumanie n'est pas davantage tranchée : le gouvernement de Bucarest a refusé de signer le traité de paix avec l'Autriche, parce que les solutions proposées ne satisfaisaient pas les aspirations nationales et il ne paraît pas vouloir changer son attitude, jusqu'ici fort résolue, à propos de la Dobroudja, de la Bessarabie, de la Transylvanie et du banat de Temesvar. Par contre, le 18 septembre 1919, les puissances alliées et associées ont fait connaître les conditions de paix à la délégation bulgare. Les frontières anciennes du pays sont peu modifiées à l'est, au nord et à l'ouest; mais, au sud, la Bulgarie est écartée de la mer Égée, où elle ne pourra avoir qu'un débouché économique, et désormais elle n'aura vue, comme la Roumanie, que sur la mer Noire.

Enfin la question turque n'a pas été encore aujourd'hui sérieusement abordée. Toutefois, il s'est produit, dans l'ancien empire ottoman, des évènements caractéristiques qui peuvent faire pressentir la solution définitive. Ainsi, il s'est constitué une République arménienne et un Royaume du Hedjaz. Les Grecs sont à Smyrne et les Italiens à Adalia. L'Angleterre est installée dans la double vallée du Tigre et de l'Euphrate et se réserve le mandat sur la Palestine. La France est établie dans la Cilicie et la Syrie côtière et pourrait obtenir le mandat sur Damas et Alep. Dans ces conditions, ne peut-on pas penser que la Turquie future comprendra seulement les régions d'Andrinople et de Constantinople en Europe et le plateau de l'Asie-Mineure jusqu'à l'Arménie? Il est à souhaiter, en tout cas, qu'une solution rapide soit donnée à cette question orientale, de manière à mettre un terme à l'effervescence et à l'anarchie qui règnent dans la plupart de ces régions où l'agitation a été trop fréquemment la règle.

En somme, au point de vue territorial, la guerre de 1914-1919 a eu des conséquences immédiates et essentielles. Elle a fait une Europe nouvelle, — réduit l'Allemagne à ses limites logiques et mis, ainsi, fin à la prépondérance qu'elle détenait depuis 1871, appuyée exclusivement sur la force militaire, — rappelé à une vie libre des peuples opprimés, — augmenté le territoire français par une restitution légitime, — et accru considérablement hors d'Europe l'empire colonial anglais.

Les traités de paix contiennent en outre de nombreuses clauses d'ordres divers destinées à mettre les vaincus dans l'impossibilité de troubler pendant longtemps la paix du monde. Sans parler des conditions navales, militaires et aériennes, ils leur imposent, à titre de réparations pour les dommages commis, non seulement des restitutions en nature, mais le paiement de sommes importantes (provision de 100 milliards de marks pour l'Allemagne en attendant la fixation définitive de l'indemnité totale, 2 250 millions pour la Bulgarie, etc.) et prennent à cet égard toutes les garanties nécessaires. Ils définissent les relations commerciales futures en édictant que « les marchandises, produits naturels ou fabriqués, de l'un quelconque des états alliés ou associés », importés sur le territoire allemand, autrichien ou bulgare, ne seront pas

soumis « à des droits ou charges, y compris les impôts intérieurs, autres ou plus élevés que ceux auxquels sont soumis les mêmes marchandises, produits naturels ou fabriqués d'un autre quelconque desdits états ou d'un autre pays étranger quelconque ». Ils ajoutent enfin que toute faveur commerciale, concédée par l'Allemagne, l'Autriche ou la Bulgarie à un pays, sera nécessairement et simultanément étendue à tous les états alliés ou associés. Ceux-ci ont donc voulu empêcher qu'une suprématie économique pût s'établir sur le monde à leur détriment, comme l'Allemagne, par exemple, y tendait avant la guerre.

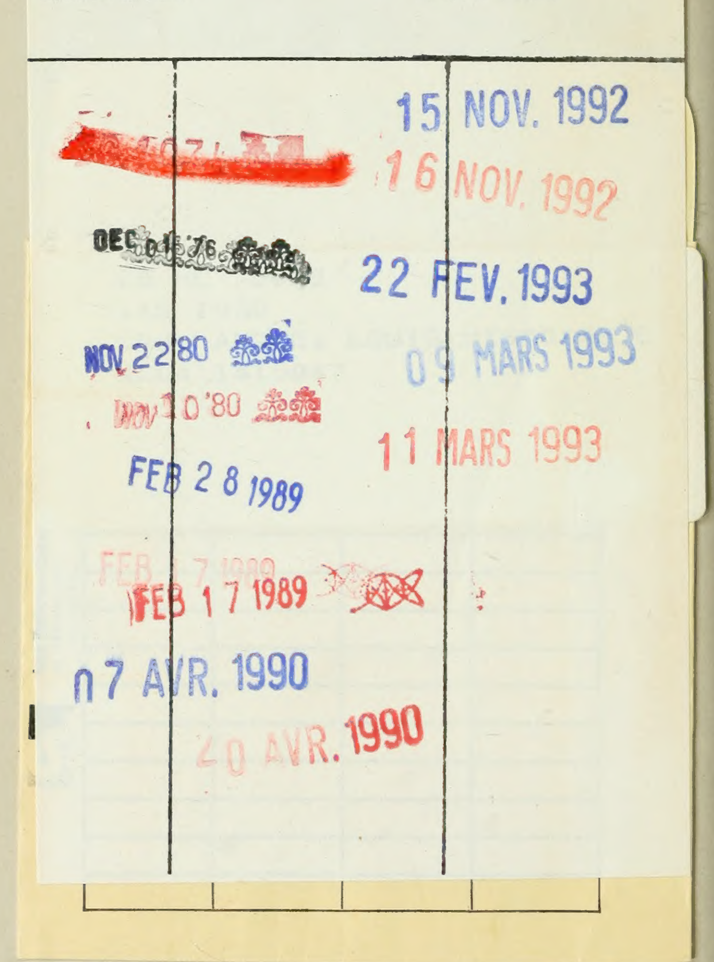
Ce n'est pas seulement pour les vaincus que la conflagration mondiale a eu des effets désastreux : elle a, aussi, influé sur la situation des vainqueurs. Au point de vue politique, la tranquillité n'est pas encore assurée en Europe. Les petites nations récemment constituées, Pologne, Tchéco-Slovaquie, Yougo-Slavie, états de la Baltique, ne sont pas sorties de l'ère des difficultés soit militaires, soit financières ou politiques et les commencements de leur existence sont fort pénibles. D'autres, dont le territoire a été ou totalement ou partiellement envahi et dévasté, comme la France, la Belgique, la Serbie, la Roumanie, ont vu leurs ressources diminuer dans des proportions excessives et ont à s'efforcer avant tout de les reconstituer progressivement et méthodiquement, afin d'alléger le lourd fardeau que la guerre, faite chez elles, leur a imposé. D'autres enfin, qui ont été favorisées parce qu'elles ont été en dehors du champ de bataille, par exemple les États-Unis, le Japon, l'Angleterre, et même l'Italie et les pays restés neutres, n'ont pas évidemment subi des dommages si étendus : toutefois elles ne sont pas sorties indemnes de la lutte et, pour elles, les charges financières entre autres sont et doivent être une grave préoccupation.

L'on peut donc affirmer que le monde entier a de la peine à revenir à une vie normale, d'autant plus que la guerre a eu bien souvent une répercussion sociale. Dans de nombreux pays se sont produites des agitations dans le but d'obtenir à la fois une augmentation de salaires et une diminution des heures de travail (journée de huit heures). Des grèves ont éclaté un peu partout, en Allemagne, en France et surtout en Angleterre et aux États-

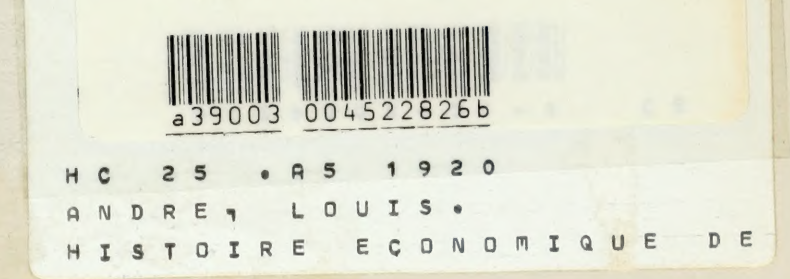
Unis. Rarement elles ont donné lieu à une répression violente : généralement elles se sont terminées par des accords. Il n'en reste pas moins que la fermentation sociale, excitée parfois par des éléments perturbateurs, est encore trop vive.

Les débuts de l'ère nouvelle, créée par la conclusion de la paix, sont donc troublés, ce qui était inévitable après une longue crise de cinq années. Pour remédier à cet état de choses peu favorable, il convient maintenant d'entreprendre sans hésitation l'œuvre de la reconstruction, œuvre ardue qui ne pourra s'effectuer qu'avec la collaboration sincère et constante de tous. C'est en ce sens que les gouvernants de plusieurs pays tâchent d'aiguiller les esprits. « La véritable paix ne sortira que d'une action continue », a dit l'un ; — « La paix sera ce que nous la ferons », a dit un autre. Ces sages paroles devront être entendues : car l'union seule du capital et du travail est la condition essentielle qui permettra d'effacer les ruines accumulées et de revenir insensiblement à une vie régulière et supportable pour tous.

TABLE DES MATIÈRES



Bibliothèque
rsité d'Ottawa
Echéance
The Library
University of Ottawa
Date Due
15 NOV. 1992
16 NOV. 1992
22 FEV. 1993
09 MARS 1993
11 MARS 1993
NOV 22 '80
NOV 10 '80
FEB 28 1989
FEB 17 1989
07 AVR. 1990
20 AVR. 1990


a39003 004522826b
HC 25 .A5 1920
ANDRE, LOUIS.
HISTOIRE ECONOMIQUE DE

